

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 140/2024
Data: 09/12/2024

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
REFORMA ELEVARÁ CARGA TRIBUTÁRIA, CALCULA ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS	4
"É ABSURDO SOMENTE UM VIADUTO PARA A ALEMOA E O PORTO INTEIRO", AFIRMA SÉRGIO AQUINO	4
TÚNEL COM VALOR BILIONÁRIO NO LITORAL DE SÃO PAULO TERÁ LICITAÇÃO LANÇADA POR COMISSÃO MISTA; VEJA DETALHES	7
GOVERNO FEDERAL AUTORIZA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO NO PARANÁ E PREVÊ INVESTIMENTO BILIONÁRIO	8
NAVEGANDO ENTRE A MODERNIZAÇÃO E OS DESAFIOS	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
GOVERNO FEDERAL DEBATE O FUTURO DAS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS	10
NOVA ETAPA DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO TURISMO INTERNACIONAL SERÁ LANÇADA NESTA TERÇA-FEIRA (10)	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
“PAPEL DA SENATRAN É FACILITAR INICIATIVAS JÁ EXISTENTES DOS DETRANS E LIDERAR O PROCESSO DE DIGITALIZAÇÃO E DESBUROCRATIZAÇÃO”, DIZ ADRUALDO CATÃO	12
RODOVIAS - COM FEDERALIZAÇÃO, RODOVIAS DE ALAGOAS RECEBERÃO INVESTIMENTOS DO PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DO GOVERNO FEDERAL.....	13
CONCESSÃO EM DOSE DUPLA: ROTA VERDE E LOTE 3 DO PARANÁ VÃO A LEILÃO NESTA QUINTA-FEIRA (12).....	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL – A FERROVIA DO SUL	15
NACIONAL - HUB – CURTAS - ACORDO MERCOSUL-UE NÃO SOFREU MUDANÇAS NAS REGRAS PARA PRODUTOS AGROPECUÁRIOS	16
<i>A agricultura e o acordo 1.....</i>	<i>16</i>
<i>A agricultura e o acordo 2.....</i>	<i>16</i>
<i>A agricultura e o acordo 3.....</i>	<i>16</i>
<i>A agricultura e o acordo 4.....</i>	<i>16</i>
<i>A agricultura e o acordo 5.....</i>	<i>16</i>
MERCOSUL - MERCOSUL-UE: SALVAGUARDAS GARANTEM FÔLEGO PARA A INDÚSTRIA AUTOMOTIVA	17
REGIÃO CENTRO-OESTE - RESTAURAÇÃO DE RODOVIA INTEGRA PARCEIROS DA AMÉRICA DO SUL	18
REGIÃO SUL - MOEGÃO CHEGA A 18% DE EXECUÇÃO E PREPARA TERRENO EM PARANAGUÁ.....	18
REGIÃO SUL - CATÁSTROFE CLIMÁTICA DO RS ACELERA MODERNIZAÇÃO DA MALHA SUL FERROVIÁRIA	20
REGIÃO NORTE - POLO INDUSTRIAL DE MANAUS REGISTRA R\$ 170 BI DE FATURAMENTO	21
INTERNACIONAL - CAFÉ E FRUTAS DO MERCOSUL ENTRARÃO NA UE SEM TARIFAS	22
NACIONAL - ANEEL APROVA 13 PROJETOS PARA PRODUÇÃO DE H2V NO BRASIL	22
NACIONAL - MARINHA DIVULGA EDITAL COM 800 VAGAS PARA ESCOLAS DE APRENDIZES	24
REGIÃO NORDESTE - PECÉM VAI RECEBER TANCAGEM QUE OPERAVA NO PORTO DE FORTALEZA	25
REGIÃO SUL - CONCESSÃO DE RODOVIA NO PR TEM 4 PROPOSTAS; LEILÃO SERÁ NESTA QUINTA	26
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SEM PROMESSAS PARA 2025. VAMOS NOS PREPARAR PARA ELE – PARTE 2 DE 4: QUEM SOU EU, DE VERDADE?.....	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O ESPÍRITO SANTO, A BAHIA E OS PORTOS.....	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - DESCARBONIZAÇÃO DE VERDADE.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	33
COM PAUTA DA CÂMARA CONCENTRADA EM SEGURANÇA PÚBLICA, PACOTE FISCAL SUBIU NO TELHADO.....	33
MUDANÇAS NA REFORMA TRIBUTÁRIA NO SENADO ELEVAM ALÍQUOTA PARA 28,1%	34
'SABESP SERÁ UMA DAS CINCO MAIORES INVESTIDORAS NO BRASIL', DIZ NOVO PRESIDENTE.....	36
NÚMERO 2 DE HADDAD DIZ QUE GOVERNO ESPERA APROVAÇÃO DE PROJETOS DO PACOTE FISCAL NESTA SEMANA NA CÂMARA	39
COM PAUTA DA CÂMARA CONCENTRADA EM SEGURANÇA PÚBLICA, PACOTE FISCAL SUBIU NO TELHADO.....	40
GOVERNO ANUNCIA MEDIDAS PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA DE ESTATAIS DO TESOUREO	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	42
MULTINACIONAL BELGA QUE FAZ ESTRUTURAS DE AÇO INVESTE R\$ 60 MILHÕES NO BRASIL	42
EMENDAS AMEAÇAM PACOTE DE CORTE DE GASTOS NA CÂMARA; GOVERNO CORRE PARA LIBERAR PAGAMENTOS	42
PETROBRAS FECHA 2024 COM 43 ADITIVOS EM CONTRATOS PARA REDUZIR PREÇO DE GÁS A DISTRIBUIDORAS	45
GOVERNO LULA TEM DE APROVAR UMA MEDIDA POR DIA ATÉ O FIM DO ANO PARA ENTREGAR AGENDA ECONÔMICA.....	46
'A AMAZÔNIA PODE SER O VALE DO SILÍCIO DA BIOECONOMIA E O MUNDO ANSEIA POR ISSO', DIZ CEO DA NATURA	49
CONGRESSO E GOVERNO ABREM CAMINHO PARA APROVAR ORÇAMENTO DE 2025 SEM INCORPORAR CORTE DE GASTOS	52



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 140/2024
Página 3 de 62
Data: 09/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merc@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	53
BYD PLANEJA TER CARROS COM DESENHO FEITO PARA O BRASIL	53
CONFIANÇA NO GOVERNO LULA ESTÁ ACIMA DO MAU HUMOR DA FARIA LIMA, DIZ LÍDER DO GOVERNO.....	55
SECA RECORDE IMPÕE ESTADO DE ESCASSEZ HÍDRICA INÉDITO NO BRASIL, COM 5 BACIAS EM PIOR NÍVEL.....	56
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	58
PETROBRAS LANÇA EDITAL PARA AFRETAR ATÉ 4 FSVs OU LHs.....	58
AEB VÊ NOVAS PERSPECTIVAS PARA BRASIL APÓS ACORDO MERCOSUL-UE	59
PORTO DE SANTOS AJUSTA OPERAÇÕES PARA FESTAS DE FIM DE ANO.....	59
CABOTAGEM DESEJA AMPLIAR FROTAS COM BANDEIRA BRASILEIRA, AFIRMA RESANO	60
SETOR VÊ AMEAÇA A RECURSOS DE FUNDOS EM PROPOSTA DO AJUSTE FISCAL	60
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

REFORMA ELEVARÁ CARGA TRIBUTÁRIA, CALCULA ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS

Setor deve ser impactado na competitividade

Por A Tribuna Digital



Portos representam mais de 96% do comércio internacional; carga tributária pode subir para 26,5% (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A reforma tributária, se aprovada nos moldes atuais, deve elevar a carga tributária do setor portuário em cerca de doze pontos percentuais, chegando a 26,5%. O cálculo é da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que prevê um impacto negativo desse aumento na competitividade do setor.

Hoje, os serviços portuários e logísticos estão sujeitos ao pagamento de Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), cuja alíquota máxima é de 5%, assim como de PIS e Cofins, cuja alíquota é de 9,25%. Com a reforma, são estimados 17,7% do IBS e 8,8% da CBS para os setores.

O setor representa mais de 96% do comércio internacional, diz o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa. “Há preocupações sobre como o IBS será implementado, as alíquotas que serão aplicadas, e se os serviços portuários serão adequadamente contemplados na reforma, de modo a garantir que o setor mantenha sua competitividade”, afirma o executivo.

A ATP reúne 35 empresas de grande porte e congrega 69 terminais privados do País. Juntas, movimentam 60% da carga portuária brasileira.

Outro ponto, segundo a associação, é a extensão da imunidade aplicada às exportações para os serviços de transporte internacional e às operações antecedentes equivalentes, como o transporte de cabotagem anterior à exportação de mercadorias.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/12/2024

"É ABSURDO SOMENTE UM VIADUTO PARA A ALEMOA E O PORTO INTEIRO", AFIRMA SÉRGIO AQUINO

A Tribuna conversou com o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Por Ted Sartori



"Nos acessos, é um absurdo o Porto de Santos ter, na Margem Esquerda (Guarujá), apenas um passando pela Rua do Adubo. É vergonhoso", diz Aquino (Divulgação / Fenop)

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, é experiente em assuntos portuários. Basta dizer que ele foi o primeiro secretário do setor em Santos, quando a pasta foi criada, em 2005. Na entrevista para A Tribuna, ele usa seu poder de análise para falar sobre diversos assuntos, como o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), o papel da comissão de juristas nas mudanças da Lei dos Portos, Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Santos e os problemas do complexo portuário santista, sem esquecer do aspecto administrativo em diferentes esferas.

Qual o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) atualmente? Como deveria ser? O que deveria mudar?

Pela lei atual, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), infelizmente, é um organismo controlado pelo Poder Público. E, muito embora chamado de consultivo, ele é um órgão consultivo opcional, porque a autoridade portuária não tem obrigação de consultar. Então, infelizmente, o CAP tem uma modelagem inadequada frente ao que se espera da participação da comunidade. Portanto, a comunidade hoje local está seriamente prejudicada. O que conseguimos algo diferente com relação ao CAP foi no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A Fenop propôs que, pelo menos, o CAP fosse consultado e emitisse um parecer no caso de pedido de reajuste de tarifa da empresa que ganhasse a concessão do Porto.

Ou seja, acaba sendo um órgão meramente figurativo?

Sim. Ele deveria ser um órgão, primeiro, não figurativo e não meramente consultivo. Ele deveria ser consultivo e deliberativo de acordo com os temas. É por isso que a Fenop já defende há muito tempo uma mudança na legislação para que o CAP, primeiro, retorne a sua composição por bloco, de modo a que não seja controlado pelo Poder Público como é hoje. e voltem a ter os quatro blocos: do Poder Público, do setor empresarial portuário, dos trabalhadores do setor do porto e de usuários do sistema portuário, como era na Lei 8.630. Lógico que com algumas adequações. E ele deveria ter temas que devem ser deliberativos e outros em que deve ser consultivo, porém consultivo obrigatório. Além disso, essas propostas que a Fenop já vinha defendendo há um bom tempo, foram incorporadas pela coalizão empresarial portuária, por todas as entidades, com algumas pequenas adequações, e essas propostas foram apresentadas à Comissão de Juristas. E para isso que a gente trabalha para a mudança da lei, de modo que o CAP volte a ser um ator estratégico no sistema portuário e o grande ambiente de participação da comunidade local, agregando, inclusive, uma nova competência que nós propusemos e a coalizão também encaminhou para a Comissão de Portos, que é a Comissão avaliar e emitir parecer sobre as indicações das nomeações das diretorias dos portos, inclusive com direito a veto devidamente fundamentado.

Por quê?

Um dos grandes problemas que nós temos já há um bom tempo, e todo mundo sempre fala sobre isso, mas nós estamos apresentando solução, é a influência político-partidária nas administrações portuárias. Se isso não for resolvido, infelizmente, no futuro, aparentemente a única solução será a desestatização das administrações com essa finalidade. A influência político-partidária gera o problema da descontinuidade de administração. A gente precisa ter continuidade. Nós não podemos, a cada eleição, de governador, de prefeito, de deputado, ter sempre a pergunta: E agora vai mudar? Quem vai indicar diretor de porto? Por isso que nós estamos trabalhando para a mudança legal tanto na Cepertos, comissão criada pelo presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, como em qualquer outro projeto de lei que possa tramitar no Congresso.

Falando na Cepertos, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, refutou a proposta de descentralização de competências da pasta, com a transferência de algumas atribuições à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), como, por exemplo, a condução dos processos de autorizações para terminais de uso privado (TUPs), e reclamou que não houve diálogo com o MPor. O que o senhor achou da fala dele?

Entendemos e respeitamos o posicionamento do ministro, mas entendemos também que o Poder Executivo vai, sim, atuar no caso de se transformar em projeto de lei. É uma comissão de juristas ouvindo a sociedade. Caso se transforme em projetos de lei, ocorrerão audiências públicas, a sociedade vai se posicionar e o Poder Executivo também, usando seus meios adequados dentro do parlamento, que é a liderança do Governo, o próprio ministro e toda a equipe. Aí haverá o momento adequado, dentro do Poder Legislativo, para esses diálogos e posicionamentos. Lembrando que, no final das contas, se isso for aprovado, o Poder Executivo ainda avaliará e tem constitucionalmente o seu direito de veto, que pode ser mantido ou derrubado pelo Congresso após avaliação. O que temos, neste momento, é um trabalho técnico elaborado por juristas que conhecem o setor e os problemas, que fizeram avaliações, levantamentos, ouviram a sociedade e geraram um trabalho com a visão técnica. Caso vire projeto de lei, nenhum entra no Congresso e sai da mesma forma.



E a respeito do programa Navegue Simples? Quando espera resultados práticos?

O Navegue Simples é um programa a ser construído a várias mãos. É uma carta de intenções, sinalizando o objetivo: desburocratizar, agilizar processos para atrair investimentos, que chamou a comunidade, as entidades, para construir junto. Já foram aí criados os grupos, a Fenop se manifestou e compõe alguns grupos para que o governo possa, por intermédio de decretos e portarias, trabalhar isso. O nome deveria ser Porto Simples, porque Navegue Simples dá a impressão de algo de navegação. Usou-se esse nome e vamos trabalhar com ele. Mas não é só pelos decretos, portarias e instruções normativas que vamos resolver o sistema portuário.

Sobre a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Santos, é viável? Como deveria ser?

Ela é viável. Quando eu fui secretário de Assuntos Portuários de Santos, quando foi feita a legislação de revisão da Lei de Uso e Ocupação do solo, nós reservamos local na Área Continental para essas atividades. Embora viável, sabemos dos desafios que o setor de manufatura sofre no Brasil porque nós não temos no País uma política industrial. Você vê a própria Zona Franca de Manaus: ela não consegue ser competitiva na exportação. É o segundo maior polo de eletrônicos do mundo, mas produz basicamente para o mercado brasileiro. E depende de uma série de incentivos fiscais. Então, para a ZPE efetivamente avançar na nossa região, que tem dificuldade de áreas por questões de reservas ambientais e valores, vamos ter grandes dificuldades se não tivermos incentivos fiscais nem política industrial do governo brasileiro. Temos que continuar lutando por isso e torcer para que o vice-presidente (Geraldo Alckmin), que também é ministro de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, emplaque uma política que recupere o Brasil-Indústria, porque é assim que a gente vai fortalecer e viabilizar as ZPEs.

Quando a gente fala de ZPE em Santos, é só em termos de localização, pois é algo da região...

Exato. A gente tem que ampliar o conceito da região metropolitana. Tem a Área Continental de Santos, mas também podem ser estudadas outras regiões. Porém, para esse tipo de processo, a gente precisa viabilizar o transporte hidroviário na Baixada Santista. Não dá para ficar pensando que vamos fazer uma ZPE, por exemplo, em Praia Grande e depender de trazer tudo de caminhão para o Porto.

Quais os principais problemas hoje no Porto de Santos?

Os problemas do Porto de Santos não fogem dos problemas do sistema portuário brasileiro. Primeira coisa é falta de continuidade. Não há planejamento com visão de Estado, há planejamento com visão de governo. Vamos pegar um caso concreto. No governo anterior, ele entendia que tinha que desestatizar a administração dos portos. Tinha feito Vitória e estava trabalhando para fazer Santos. O governo atual é contra a desestatização da administração portuária. Não estou entrando aqui no mérito se o governo anterior ou esse é que está certo. A questão é: isso mostra a infelicidade do que é um País que não tem plano de Estado. Nos acessos, é um absurdo o Porto de Santos ter, na Margem Esquerda, apenas um passando pela Rua do Adubo. É vergonhoso. Como é um absurdo também, na Margem Direita, a gente ainda depender somente de um viaduto que atende a Alemoa e o Porto inteiro. Quando estivemos na Secretaria, deixamos um projeto conceitual definido com o segundo viaduto que ligaria a Via Anchieta lá na região do Saboó, de modo que o viaduto atual atenderia só a Alemoa. E dela para frente, seria um outro acesso. Da mesma forma que é um absurdo o Porto de Santos depender hoje dos caminhões descerem apenas por uma rodovia que é da década de 1950, a Via Anchieta. Há também a necessidade de aprofundamento do canal. Pelo menos o atual presidente (Anderson Pomini) está mantendo a dragagem de manutenção, que é o natural e obrigação da administração portuária. Mas precisamos com urgência o programa e a implementação do aprofundamento do canal do Porto de Santos. Precisamos buscar os 17 metros.

Como o senhor avalia a administração do Porto de Santos e o Governo Federal atual em relação aos portos?

Temos que reconhecer que o governo atual voltou a dar atenção a porto, criando o Ministério, o que precisa ser ressaltado e valorizado. Porto não pode estar jogado dentro de uma estrutura logística. Ele tem características próprias e precisa ter um foco. Infelizmente tivemos contratemplos, que temos que entender. Houve troca de ministros, e depois a instabilidade sobre se ficaria o presidente (da Autoridade Portuária de Santos), que era nomeado pelo anterior, e posteriormente, ao longo do tempo, a troca da diretoria inteira. E temos que valorizar a atuação do atual presidente Anderson

Pomini, que tem buscado diálogo com a comunidade e com o município. É um presidente ativo, que se mantém presente em todos os setores, buscado implementar muita coisa que ficou largada. O que se dizia muito no governo anterior é que o Porto está dando tanto de lucro e que foram deixados tantos milhões em caixa. Porto não é para ficar guardando dinheiro. Com o presidente e a diretoria estabilizadas, o que se projeta é que os próximos dois anos serão de muitas obras e atuações. Vamos aguardar de maneira ansiosa que tudo aconteça.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/12/2024

TÚNEL COM VALOR BILIONÁRIO NO LITORAL DE SÃO PAULO TERÁ LICITAÇÃO LANÇADA POR COMISSÃO MISTA; VEJA DETALHES

Ligação seca entre as cidades de Santos e Guarujá tem leilão previsto para o fim de 2025

Por **Bárbara Farias**



Túnel terá extensão de 870 metros pelo fundo do mar, entre o Bairro Macuco e Vicente de Carvalho (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

O processo licitatório do túnel imerso Santos-Guarujá será conduzido por uma comissão mista formada por representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Governo do Estado, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), Autoridade Portuária de Santos (APS) e Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O leilão está

previsto para o final de 2025.

“Essa estrutura garante a colaboração entre esferas governamentais e stakeholders, dada à complexidade e relevância do projeto. A Antaq conduzirá o leilão, enquanto outros órgãos fornecerão esclarecimentos técnicos e operacionais”, informa o MPor, em nota.

A pasta diz, ainda, que, inicialmente, foi formada uma pré-comissão que será oficializada após a indicação de membros por cada órgão participante. “A iniciativa visa transparência e eficiência no processo licitatório”.

A comissão será presidida pela Secretaria Nacional de Portos (SNP). O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, diz que o objetivo é “acompanhar e dar celeridade à tramitação processual da licitação da concessão do túnel Santos-Guarujá”.

Considerada a maior obra de infraestrutura do País, a ligação seca entre as cidades de Santos e Guarujá foi qualificada no Programa de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP), o que viabiliza a concessão patrocinada por meio de parceria público-privada. O empreendimento também está contemplado no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal.

O investimento é de aproximadamente R\$ 5,54 bilhões, que serão custeados por Estado, União e setor privado. Desse total, 86% serão provenientes de aporte público dividido igualmente entre os governos Federal e de São Paulo.

Módulos serão colocados a 21 metros de profundidade

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a parte imersa do túnel Santos-Guarujá será instalada a 21 metros de profundidade e terá extensão de 870 metros, possibilitando dragagens de até 20 metros, o que permitirá calados ainda maiores, considerando a variação da maré, garantindo a entrada de navios com maior capacidade no Porto de Santos.

“A profundidade foi decidida após discussões técnicas entre o ministro Silvio Costa Filho, Antaq, Governo do Estado e APS. As discussões iniciais do projeto previam uma profundidade de 18 metros, limitando a dragagem do porto a cerca de 17 metros”.

Porém, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirma que existem estudos técnicos em andamento, ainda inconclusivos, analisando a possibilidade da diminuição dos 21 metros, para reduzir o custo da obra do túnel.

“O projeto original de 2014 e os estudos atualizados mantém a profundidade de 21 metros do túnel, em razão do cronograma de aprofundamento do canal para 17 metros de profundidade”.

O MPor lembra que a profundidade atual do canal de navegação do Porto de Santos é de 15 metros. “Haverá dragagens em 2025 para elevar essa profundidade a 16 metros, melhorando a navegabilidade e o nível de serviço do Porto”.

Concessão do canal

Quanto à concessão do canal de acesso, o ministério informou que o processo “está em andamento, com audiências públicas previstas para o primeiro trimestre de 2025”.

A concessão do canal será por 25 anos. O contrato será feito por parceria público privada (PPP) e garantirá dragagens de manutenção e aprofundamento, o que permitirá ao Porto receber navios maiores no futuro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/12/2024

GOVERNO FEDERAL AUTORIZA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO NO PARANÁ E PREVÊ INVESTIMENTO BILIONÁRIO

Projeto para porto paranaense é o primeiro do Brasil, afirma o Ministério de Portos e Aeroportos
Por ATribuna.com.br



Proposta prevê que a concessão, por 25 anos, aconteça ainda no primeiro semestre de 2025 (Claudio Neves/Portos do Paraná)

O ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, assinou nesta sexta-feira (6) a ordem para a primeira concessão de canal de acesso de porto público no Brasil, no Porto de Paranaguá, no Paraná. A proposta prevê que a concessão aconteça ainda no primeiro semestre de 2025. Segundo o projeto, a concessionária será responsável pela gestão do ativo por 25 anos, com possibilidade de prorrogação por até 70 anos. A expectativa é que mais de

R\$ 1 bilhão sejam investidos em melhorias.

Em novembro, o ministro encaminhou ao Tribunal de Contas da União (TCU) o edital do projeto de concessão do canal de acesso portuário do Porto de Paranaguá. Esse é o primeiro modelo criado para este segmento do transporte, e a concessão do canal deve atrair mais investimentos para o estado, contribuindo para o desenvolvimento da região, geração de empregos e melhoria da infraestrutura, com a ampliação da capacidade do canal.

“Encaminhamos ao TCU o projeto, e esta será a primeira concessão de canal da história do Brasil. A partir dela, faremos a concessão do canal dos portos de Santos e de Itajaí”, afirmou Silvio Costa Filho.

Segundo o ministro, com a concessão do canal e obras como o aumento da profundidade, de 11,5 metros para quase 15 metros, a capacidade do Porto de Paranaguá será dobrada, proporcionando maior previsibilidade ao setor produtivo nos próximos anos. “Esses quase R\$ 1 bilhão em

investimentos serão fundamentais para o desenvolvimento do porto, ampliando a logística e a capacidade operacional”, explicou.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, destacou a importância histórica da concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá. “É um trabalho conjunto entre o Porto, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Ministério. Pela primeira vez na história, tivemos a coragem de colocar em concessão o maior ativo de um porto: o seu canal de acesso”, comemorou.

Licitações

Durante o evento, o ministro também assinou o edital para o primeiro bloco de licitações do Porto de Paranaguá, previsto para 2025. Serão cinco áreas (PAR14, PAR15, RDJ10, RDJ11 e MCP01), destinadas à movimentação e armazenagem de grãos sólidos e vegetais, com leilão marcado para fevereiro. Esses investimentos devem impulsionar ainda mais o desenvolvimento do porto, o segundo maior do país.

Porto

Parte do complexo portuário do Paraná, o Porto de Paranaguá é o segundo maior do Brasil em tamanho e movimentação total de cargas, ficando atrás apenas do Porto de Santos. É o maior movimentador do complexo soja no País (grãos, farelo e óleo) e responsável pela descarga de 33% dos fertilizantes importados pelo Brasil, que é o 4º maior mercado consumidor de fertilizantes do mundo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/12/2024

NAVEGANDO ENTRE A MODERNIZAÇÃO E OS DESAFIOS

Ausência de previsibilidade nos processos de licenciamento é desafio não resolvido pelo anteprojeto, comprometendo a expansão e modernização dos TUPs

*Por Murillo Barbosa**



É crucial reconhecer o papel do setor portuário no comércio exterior brasileiro (Tânia Rêgo/Agência Brasil)

Imagine um grupo de artesãos construindo um navio dentro de uma garrafa. Assim foi o meticuloso trabalho da Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos), que revelou o seu relatório final. O anteprojeto visa modernizar a Lei 12.815/13, mas será que essa nova normativa está pronta para navegar pelos canais dos Terminais de Uso Privado (TUPs) ou trará mais gargalos à entrada de investimentos privados

no País?

É crucial reconhecer o papel do setor portuário no comércio exterior brasileiro. No primeiro semestre deste ano, as exportações cresceram 3%, e as importações, 2,9%, com uma corrente de comércio de US\$ 243,5 bilhões. O setor movimentou 645 milhões de toneladas, sendo os TUPs responsáveis por 64,1%. Os portos são as artérias do comércio do País e, os TUPs, os músculos que impulsionam essa corrente vital.

Apesar desses valores expressivos, a redução no número de autorizações acende um sinal de alerta sobre os processos regulatórios que outorgam e regulamentam esses empreendimentos enquanto autorizados. Assim, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), sozinha ou com a Coalizão Empresarial Portuária, apresentou uma série de propostas, cobrindo desde temas jurídicos e regulatórios até questões de licenciamento ambiental e patrimonial.

Muitos pleitos foram contemplados no anteprojeto, o que poderá significar a desburocratização regulatória e o aumento da segurança jurídica. Tais aperfeiçoamentos, em sua maioria, atendem aos anseios do segmento, como a inclusão de diretrizes que estabelecem que a intervenção do Estado na atividade econômica seja subsidiária e excepcional, refletindo a Lei de Liberdade Econômica (13.874/19).

Porém, temas de interesse específico dos TUPs não foram contemplados ou têm pontos preocupantes. A exigência de chamamento público para outorga de autorizações é como instalar semáforos em alto-mar. Introduce complexidade desnecessária no modelo que prioriza a iniciativa privada, comprometendo a eficiência e a atração de investimentos.

O anteprojeto limitou a revisão da Lei dos Portos e não abordou inconsistências da Lei 10.233/01, que inclui a precariedade das autorizações, que não asseguram direito adquirido às condições vigentes da outorga, e a ausência de delimitação dos princípios aplicáveis ao transporte terrestre e à infraestrutura portuária.

O anteprojeto é um passo importante rumo à modernização do setor. Porém, é crucial corrigir rotas para garantir que os TUPs continuem sendo protagonistas no comércio exterior. A ATP permanecerá contribuindo com esse debate, propondo ajustes que promovam competitividade e segurança jurídica.

***Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) Colaborou Rafaela Brandão Rocha, analista jurídica da ATP**

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/12/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GOVERNO FEDERAL DEBATE O FUTURO DAS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS

Evento debate desenvolvimento econômico e social do país, apresentando um panorama completo dos avanços e desafios das PPPs



Seminário 20 anos da Lei de PPPs - Foto: Sergio Francês

Para celebrar os 20 anos da Lei Federal de Parcerias Público-Privadas (PPP), a Casa Civil, por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), em colaboração com a ApexBrasil e o Banco do Brasil, realizou nesta segunda-feira (9) o seminário “20 Anos da Lei Federal de PPPs”. O evento reuniu especialistas, investidores, autoridades públicas e representantes do setor privado para discutir os impactos e as perspectivas das PPPs no Brasil.

O principal objetivo do seminário foi refletir sobre os resultados alcançados ao longo dessas duas décadas e traçar os próximos passos para fortalecer ainda mais esse modelo de cooperação.

Durante o encontro, a secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, destacou a carteira de investimentos do Novo PAC, programa coordenado pelo governo federal, em parceria com o setor privado, estados, municípios e movimentos sociais. Entre os principais projetos mencionados, estiveram os investimentos nos aeroportos regionais e nas hidrovias federais. "Atualmente, temos R\$ 4 bilhões investidos em nossas hidrovias, inteiramente públicos, e vamos



trazer a parceria da iniciativa privada para dragar, sinalizar e operar as hidrovias no longo prazo", afirmou Pescatori.

O evento acontece até esta terça-feira (10). A programação completa do seminário, incluindo mais detalhes sobre os temas abordados, está disponível no portal do evento. Para mais informações, acesse: <https://ppi.gov.br/20anosppp>.

Assessoria Especial de Comunicação Social
Ministério de Portos e Aeroportos
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 09/12/2024

NOVA ETAPA DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO TURISMO INTERNACIONAL SERÁ LANÇADA NESTA TERÇA-FEIRA (10)

Ministro Silvio Costa Filho participa da cerimônia de lançamento da ação ao lado do ministro do turismo, Celso Sabino

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho participa, nesta terça-feira (10), do lançamento do Programa de Aceleração do Turismo Internacional 2025 (Pati) - Nordeste. A iniciativa é fruto de uma parceria estratégica entre o MPor, o Ministério do Turismo e o Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur) para impulsionar o turismo de estrangeiros no Brasil.

Na ocasião, também serão apresentados os resultados alcançados na edição-piloto do programa. Participam do evento o ministro do Turismo, Celso Sabino, a governadora do Rio Grande do Norte e presidente do Consórcio Nordeste, Fátima Bezerra, e o presidente da Embratur, Marcelo Freixo.

O Pati é uma iniciativa inédita no Brasil e prevê parcerias público-privadas com companhias aéreas e aeroportos para ampliar o número de voos internacionais com destino ao país. Com o programa, companhias aéreas e aeroportos podem submeter projetos de novos voos e acessar recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) e campanhas do Visit Brasil. Na sua primeira edição, foram destinados R\$ 3,3 milhões para os novos voos.

Credenciamento

Profissionais da imprensa interessados em cobrir o evento devem realizar o credenciamento por meio do endereço eletrônico da Assessoria de Comunicação do Ministério de Portos e Aeroportos: ascom@mpor.gov.br. Na mensagem, é necessário informar nome e a empresa de comunicação para a qual trabalha. Não haverá transmissão do evento.

Serviço

O que:
Quando: 10 de dezembro
Horário: 15h
Onde: SAUS, quadra 1, Lotes 3A e 5, Bloco I, Brasília
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 09/12/2024



Travessia urbana da BR-101/AL é revitalizada - Foto: divulgação/DNIT

A revitalização da travessia urbana da BR-101/AL, em Messias, traz mais segurança e fluidez ao tráfego na Região Metropolitana de Maceió, organizando o trânsito local e o de longas distâncias. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) liberou o trânsito no trecho entre o Km 79,5 e o Km 83, após conclusão de obras com aporte de R\$ 500 mil do Governo Federal.

As melhorias coordenadas pelo Ministério dos Transportes incluem a implantação de uma ciclovia e de uma pista de corrida. O pavimento foi revitalizado, com serviços de microrrevestimento e implantação de sinalização.

“É uma entrega que vai mudar a vida dos moradores do município, com incentivo à atividade física, melhorias na locomoção, nas condições de pavimentação, garantindo mais segurança e trafegabilidade para quem circula também pela rodovia. É uma obra que vai mudar a vida da população”, enfatiza o superintendente regional do DNIT em Alagoas, André Paes.

A rodovia

A BR-101 é a principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul do país, com início na cidade de Touros, no Rio Grande do Norte, e fim na cidade de São José do Norte, no Rio Grande do Sul.

Um dos principais corredores de passagem de mercadorias e pessoas, a BR-101 atravessa 12 estados brasileiros: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, e Rio Grande do Sul.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 09/12/2024

“PAPEL DA SENATRAN É FACILITAR INICIATIVAS JÁ EXISTENTES DOS DETRANS E LIDERAR O PROCESSO DE DIGITALIZAÇÃO E DESBUROCRATIZAÇÃO”, DIZ ADRUALDO CATÃO

Na abertura do Encontro Nacional de Detrans, em Salvador (BA), secretário nacional de Trânsito reforça importância da integração entre todos os Detrans do país



O secretário Nacional de Trânsito, Aduardo Catão, participa de abertura do Encontro Nacional de Detrans, em Salvador - Foto: Divulgação/AND

“O acesso aos serviços de trânsito é algo muito importante para o cidadão. O papel da Senatran é facilitar não só as iniciativas já existentes dos Detrans, mas também liderar o processo de digitalização e desburocratização.” Foi dessa forma que o secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão, celebrou a importância da integração entre todos os Departamentos de Trânsito do país e secretária

nacional responsável articulação da política pública e ações sobre a segurança viária no Ministério dos Transportes.

Nesta segunda-feira (9), o secretário Aduardo Catão participou da cerimônia de abertura do 81º Encontro Nacional dos Detrans (END), em Salvador (BA) – o último promovido neste ano para

articular os trabalhos das entidades de todo o país. Além de diretores e representantes dos Detrans das 27 unidades da Federação, técnicos, colaboradores, empresas e entidades ligadas ao trânsito nos âmbitos distrital, estaduais e federal estão presentes na capital baiana. Na pauta, são discutidos temas relacionados ao trânsito e sua legislação, inovações tecnológicas e soluções aplicadas nas mais diversas áreas do setor.

Realizada até esta terça (10), a atual edição tem programação extensa, desenvolvida durante dois dias, incluindo painéis, cursos e palestras que proporcionam trocas de experiências com temas da atualidade e que abordam assuntos relacionados à transformação digital, uso de tecnologias para a melhoria dos serviços dos Detrans e de inteligência artificial.

END

Adrualdo Catão também reforçou o empenho de todos os órgãos participantes em prol do sucesso do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), que tem como objetivo diminuir em, no mínimo, 50% as mortes em sinistros de trânsito até 2030.

O evento é uma promoção da Associação Nacional dos Detrans (AND), em conjunto com o Detran-BA. Um dos focos desta edição é a ampliação dos fóruns temáticos já existentes na END: Fórum de Veículos, de Fiscalização, de Leilão, de Sinistros de Trânsito, de Comunicação, Permanente da Lei Seca, da Habilitação dos Condutores e Fórum da Educação de Trânsito.

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

Data: 09/12/2024

RODOVIAS - COM FEDERALIZAÇÃO, RODOVIAS DE ALAGOAS RECEBERÃO INVESTIMENTOS DO PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DO GOVERNO FEDERAL

No total, 110,10 km das estradas serão incorporados à BR-349. A medida garante recursos federais necessários à modernização da malha e integra Sul do estado a capital Maceió, beneficiando rotas turísticas e de escoamento da produção



Mais recursos e investimentos federais para modernização da malha rodoviária no estado - Foto: Thiago Sampaio/Agência Alagoas

As rodovias estaduais AL-101 Sul, AL-455 e AL-105, em Alagoas, passam a integrar a malha federal do país. Com a medida, os trechos, que eram administrados pelo estado receberão investimentos do Programa de Manutenção do Governo Federal, sendo administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – o que é fundamental para o

avanço da capacidade, segurança e serviços prestados nessas estradas. Em Alagoas, 80% das rodovias sob a gestão do Ministério dos Transportes já são consideradas boas, de acordo com o Índice de Condição de Manutenção (ICM) medido pelo DNIT.

A federalização das rodovias no litoral alagoano consta em portaria publicada na edição de sexta-feira (6) do Diário Oficial da União. O objetivo é proporcionar maior integração do Sul do estado com a capital Maceió, permitindo o desenvolvimento das rotas turísticas da região e o escoamento da produção por meio da futura BR-349/AL. O novo corredor logístico será conectado à ponte sobre o Rio São Francisco, entre Penedo (AL) e Neópolis (SE).

Não há qualquer estudo no momento para repasse dessas estradas à iniciativa privada. Diferentemente do programa de concessões, a federalização das rodovias não envolve pagamento de pedágio, conforme explica o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão. "Neste caso, os investimentos em melhorias e manutenção das



rodovias são 100% públicos, diferentemente do que ocorre quando há investimentos privados. Portanto, não há cobrança de pedágio", esclarece.

Veja os trechos que integram a federalização:

1. Do entroncamento da BR-424 com a AL-101, em direção a Maceió, até o entroncamento com a AL-220, na Barra de São Miguel, totalizando 21,8 km.
2. Do entroncamento com a AL-220, na Barra de São Miguel, até a Estrada do Pontal, no acesso leste de Coruripe, totalizando 49,4 km.
3. Do entroncamento com a Rodovia Radialista Walmari Vilela, no acesso sul de Coruripe, até o entroncamento com a AL-455, totalizando 12,6 km.
4. Do entroncamento com a AL-455 até o entroncamento com a AL-105, no acesso oeste de Pindorama, em Coruripe, totalizando 5,6 km.
5. Do entroncamento com a AL-105, no acesso leste de Pindorama, até o acesso noroeste de Campo Grande, em Penedo, totalizando 17,1 km.
6. Do entroncamento com a AL-105, no acesso sudeste de Campo Grande, até o entroncamento com a Avenida Guarany, no acesso oeste de Penedo, totalizando 3,6 km.

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

Data: 09/12/2024

CONCESSÃO EM DOSE DUPLA: ROTA VERDE E LOTE 3 DO PARANÁ VÃO A LEILÃO NESTA QUINTA-FEIRA (12)

Ministério dos Transportes e ANTT realizam sessões públicas na B3, em São Paulo. Projetos ultrapassam R\$ 22 bi em investimentos e serviços previstos para estradas federais e estaduais que compõem os dois sistemas rodoviários

A partir das 14h desta quinta-feira (12/12), a Bolsa de Valores de São Paulo será palco de duas sessões públicas fundamentais à modernização da malha rodoviária nacional. Serão leiloados, em sequência, os projetos de concessões desenvolvidos pelo Ministério dos Transportes e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para o Lote 3 do Sistema Integrado de Rodovias do Paraná e trechos da BR-060/452/GO, conhecido como Rota Verde. Somadas, as duas concessões ultrapassam R\$ 22 bilhões em investimentos previstos para ampliação da capacidade e elevação dos serviços prestados nas vias. Participam o ministro dos Transportes, Renan Filho; o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale, e governador Ratinho Jr (PR) e representantes do Governo do Estado de Goiás, entre autoridades – está previsto atendimento à imprensa após as sessões.

Lote 3 do Paraná

O primeiro leilão é o do Paraná. O chamado lote 3 é composto pelas BRs-369/373/376/PR e PRs-090/170/323/445, totalizando 569,7 quilômetros de extensão. O lote conecta importantes trechos, como Mauá da Serra a Londrina e Sertãoópolis, além de interligar o Paraná aos estados de Santa Catarina e São Paulo. O projeto prevê investimentos de quase R\$ 16 bilhões.

Dentre as principais intervenções constam 132,6 quilômetros de duplicações; implantação de 24,6 quilômetros de faixas adicionais; 61,7 quilômetros de vias marginais e 61,6 quilômetros de contornos. Também estão planejados dois pontos de parada e descanso (PPDs), além de 22 passarelas, duas áreas de escape, oito passagens de fauna e 14,9 quilômetros de iluminação no trecho da Serra. A estimativa é de geração de mais de 143 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda na região impactada.

Rota Verde

Depois, serão leiloados os 426,2 quilômetros da Rota Verde. O segmento vai do entroncamento da BR-060/GO com o Anel Viário de Goiânia/GO até o ponto próximo ao entroncamento com o Contorno de Rio Verde/GO; além da BR-452/GO, do entroncamento com a BR-060 em Rio Verde/GO até o entroncamento com a BR-153 em Itumbiara/GO.



O projeto tem potencial de gerar 58.389 empregos diretos, indiretos e efeito-renda, com quase R\$ 7 bilhões em investimentos previstos. Entre as melhorias estão duplicação de 31,1 quilômetros de rodovia, implantação de 122,7 quilômetros de faixas adicionais e de 28,9 quilômetros de vias marginais. Ainda estão previstas instalação de um PPD, 14 passarelas de pedestres, 36 pontos de ônibus e 11 passagens de fauna.

Cobertura da imprensa

Os jornalistas interessados em acompanhar os leilões presencialmente devem confirmar presença pelo e-mail imprensa@b3.com.br. Haverá transmissão on-line das duas sessões públicas.

Serviço

O que: Leilão do Lote 3 do Paraná

Quando: quinta-feira (12/12), 14h

Onde: Bolsa de Valores de SP (B3)

Transmissão: <https://youtube.com/live/pFOo9d335y8?feature=share>

O que: Leilão de Concessão Rodoviária da BR-060/452/GO – Rota Verde

Quando: quinta-feira (12/12), 15h30

Onde: Bolsa de Valores de SP (B3)

Transmissão: <https://youtube.com/live/iZnaUAjLIGU?feature=share>

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

Data: 09/12/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A FERROVIA DO SUL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A criação do Grupo de Trabalho da Malha Sul, uma iniciativa do Ministério dos Transportes, representa um passo crucial para a revitalização de um dos mais importantes corredores ferroviários do Brasil. A recente catástrofe climática que atingiu o Rio Grande do Sul expôs a fragilidade da infraestrutura e a urgência de investimentos para garantir a eficiência e a resiliência do transporte ferroviário na região.

A decisão de reunir representantes do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Infra SA demonstra a compreensão do Governo Federal da importância estratégica da malha ferroviária para o desenvolvimento econômico do País. A criação de um grupo de trabalho com a participação de diversos atores permite uma visão mais abrangente dos desafios e das oportunidades, favorecendo a elaboração de soluções mais eficazes e sustentáveis.

A divisão da malha em três grandes segmentos demonstra a complexidade da tarefa e a necessidade de uma abordagem regionalizada. Ao considerar as especificidades de cada região, o grupo de trabalho poderá elaborar um plano de ação mais adequado às necessidades locais, garantindo a otimização dos recursos e a maximização dos benefícios para a sociedade.

A previsão de envolver os governadores dos estados atendidos pela ferrovia é fundamental para garantir a adesão dos entes federativos ao projeto. A participação dos estados é essencial para o sucesso da iniciativa, pois permitirá a integração dos planos de desenvolvimento regional com as ações do Governo Federal.

O prazo de 90 dias para a conclusão dos trabalhos, com possibilidade de prorrogação, demonstra a urgência em encontrar soluções para os problemas da malha ferroviária. A apresentação de um



relatório detalhado ao TCU é um passo importante para garantir a transparência e a legitimidade do processo decisório.

A revitalização da malha ferroviária do sul do Brasil é um desafio complexo que exige um esforço conjunto de todos os atores envolvidos. No entanto, os benefícios dessa iniciativa são inegáveis. Uma malha ferroviária moderna e eficiente contribuirá para a redução dos custos de transporte, o aumento da competitividade das empresas brasileiras e a melhoria da qualidade de vida da população.

É fundamental que o Governo Federal continue investindo em infraestrutura e em políticas públicas que estimulem o desenvolvimento do transporte ferroviário. A revitalização da malha ferroviária do sul do Brasil é um passo importante nessa direção e demonstra o compromisso do Governo em construir um país mais moderno e conectado.

A criação do Grupo de Trabalho da Malha Sul representa uma oportunidade única para transformar a logística brasileira. Ao investir na modernização e na expansão da malha ferroviária, o Governo Federal estará contribuindo para o desenvolvimento econômico do País e para a melhoria da qualidade de vida da população. É fundamental que todos os atores envolvidos nesse processo trabalhem em conjunto para garantir o sucesso dessa iniciativa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - ACORDO MERCOSUL-UE NÃO SOFREU MUDANÇAS NAS REGRAS PARA PRODUTOS AGROPECUÁRIOS

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

A AGRICULTURA E O ACORDO 1

Assinado na sexta-feira, dia 6, após 25 anos de negociações, o acordo entre o Mercosul e a União Europeia (UE) não sofreu modificações quanto ao comércio de produtos agropecuários, esclareceu o governo brasileiro no factsheet (documento com resumo) sobre o tratado. As condições para a entrada na UE de bens agrícolas exportados pelo Mercosul foram mantidas em relação ao texto original de 2019 – contrariando a expectativa de países como França e Polônia, que queriam restringir os produtos do continente sul-americano para não perderem competitividade.

A AGRICULTURA E O ACORDO 2

Pelo factsheet divulgado pelo governo brasileiro, café e sete tipos de fruta do Mercosul entrarão na União Europeia sem tarifas e sem cotas. Pela oferta do Mercosul aceita pela UE, as frutas com livre circulação são: abacate, limão, lima, melão, melancia, uva de mesa e maçã.

A AGRICULTURA E O ACORDO 3

Outros produtos agropecuários terão cotas (volumes máximos) e tarifas para entrarem na União Europeia, porém mais baixas que as atuais. O acordo prevê a desgravação (retirada gradual da tarifa), de modo a zerar o Imposto de Importação entre os dois blocos e cumprir as condições de uma zona de livre-comércio. Os prazos para a eliminação de tarifas são de quatro, sete, oito, 10 e 12 anos, variando conforme o item.

A AGRICULTURA E O ACORDO 4

As cotas definidas no acordo comercial serão posteriormente divididas entre os países do Mercosul. No caso de as exportações do Mercosul à UE ultrapassarem a cota, os produtos passarão a pagar as alíquotas atuais.

A AGRICULTURA E O ACORDO 5

No caso do café, o acordo exige que 40% do café verde e 50% do café solúvel exportados pelo Mercosul sejam originários do Brasil. Para os três tipos de café (verde, torrado e solúvel), as tarifas, atualmente entre 7,5% e 11%, serão eliminadas de quatro a sete anos. Em relação ao açúcar, as

tarifas serão zeradas gradualmente, com uma cota de 180 mil toneladas com tarifa zero e as tarifas atuais, entre 11 euros e 98 euros por tonelada, ficarão apenas sobre o que ultrapassar a cota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

MERCOSUL - MERCOSUL-UE: SALVAGUARDAS GARANTEM FÔLEGO PARA A INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

Blocos econômicos ajustam cronograma de tarifas e protegem fabricantes regionais de impactos externos

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Os prazos para a desgravação de veículos produzidos com tecnologias inovadoras foram estendidos, garantindo maior flexibilidade aos fabricantes locais (Foto: Arquivo/Agência Brasil)

regional em caso de aumento repentino de importações de veículos europeus.

O setor automotivo do Mercosul terá mais tempo para eliminar tarifas de importação e abrir o mercado à União Europeia (UE), de acordo com o texto final do acordo comercial entre os dois blocos, firmado na sexta-feira (6). Além disso, foi estabelecido um mecanismo inédito de salvaguardas para proteger investimentos

Embora uma zona de livre comércio, como a criada pelo acordo, tradicionalmente elimine tarifas para a circulação de bens, o setor automotivo do Mercosul recebeu um tratamento diferenciado. Os prazos para a desgravação de veículos produzidos com tecnologias inovadoras foram estendidos, garantindo maior flexibilidade aos fabricantes locais.

Inicialmente, a eliminação das tarifas seria concluída em 15 anos para todos os segmentos automotivos. No entanto, o novo texto amplia os prazos:

- *Veículos eletrificados: prazo estendido para 18 anos.*
- *Veículos a hidrogênio: desgravação em até 25 anos, com seis anos de carência.*
- *Veículos com tecnologias emergentes: até 30 anos para eliminação das tarifas, também com carência de seis anos.*

Essas alterações visam oferecer mais tempo para que a indústria automotiva do Mercosul se adapte às exigências tecnológicas e competitivas do mercado europeu.

O acordo também introduziu um mecanismo de proteção ao setor automotivo do Mercosul. Caso haja um aumento súbito nas importações de veículos da UE que ameace a indústria regional, o Brasil poderá interromper o cronograma de desgravação para todo o setor.

Além disso, será possível reativar, por um período de até cinco anos (três iniciais, renováveis por dois), a tarifa de importação de 35% para veículos provenientes da UE, sem a necessidade de compensações aos europeus. A medida visa resguardar empregos e investimentos locais, reduzindo potenciais impactos negativos na cadeia produtiva automotiva do Mercosul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - RESTAURAÇÃO DE RODOVIA INTEGRA PARCEIROS DA AMÉRICA DO SUL

BR-267/MS recebeu investimento de R\$ 97 mi, entre as cidades de Jardim e Porto Murtinho, na fronteira com o Paraguai

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A etapa 1 das obras de restauração da BR-267/MS foi concluída e o tráfego já foi liberado para os motoristas no trecho de 40 quilômetros, entre as cidades de Jardim e Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, na fronteira com o Paraguai. O investimento do Governo Federal nesta primeira fase da obra foi de aproximadamente R\$ 95 milhões.

A entrega do Departamento de Nacional de Infraestrutura de Transporte faz parte de uma contratação de 101,10 quilômetros de execução das obras de restauração do pavimento com adequação de capacidade na BR-267/MS, que vai de Porto Murtinho até Alto Caracol.

O restante do projeto vai até o km 678,10, que se encontra em manutenção. O valor total da contratação é de aproximadamente R\$ 240 milhões. As melhorias facilitam o acesso ao corredor logístico que vai conectar o Brasil a países vizinhos.

O Índice de Condição da Manutenção (ICM) de outubro deste ano para Mato Grosso do Sul indica que 81,8% das rodovias federais do estado estão em boas condições. Para efeito de comparação, o índice fechou o ano de 2022 em 67,2% de malha em boas condições. Em 2023, a porcentagem havia subido para 76,1%.

Integração continental

As obras vão até o novo corredor logístico, a partir do km 678,10, que vai conectar o Centro-Oeste brasileiro ao Paraguai e à Argentina, até chegar aos portos de Iquique e Antofagasta, no Chile.

O empreendimento é importante para aumentar a integração entre os países, facilitando o transporte de cargas e passageiros, além de estreitar as relações comerciais.

As melhorias envolveram 4,9 quilômetros de terceira faixa, sinalização horizontal e vertical, implantação de defensas, execução de novas obras de arte correntes, drenagem profunda, dispositivos de drenagem superficial e alargamento do acostamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

REGIÃO SUL - MOEGÃO CHEGA A 18% DE EXECUÇÃO E PREPARA TERRENO EM PARANAGUÁ

Complexo logístico do porto deve ser concluído em 2025, com impacto direto na capacidade de movimentação de cargas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



As obras foram vistoriadas pelo governador Carlos Massa Ranho Júnior (PSD), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, e o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia

O COMPLEXO INCLUI MOEGAS FERROVIÁRIAS, ELEVADORES DE CANECAS, CORREIAS TRANSPORTADORAS, TORRES DE TRANSFERÊNCIA, TORRES DE ALIMENTAÇÃO, BALANÇAS, ALÉM DE PRÉDIOS ADMINISTRATIVO E DE MANUTENÇÃO

As obras do Moegão, o sistema exclusivo de descarga ferroviária de grãos e farelos do Porto de Paranaguá



(PR), atingiram 18% de execução. O projeto, que soma R\$ 592 milhões em investimentos, foi vistoriado na sexta-feira, dia 6, pelo governador Carlos Massa Ratinho Júnior (PSD), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

O complexo inclui moegas ferroviárias, elevadores de canecas, correias transportadoras, torres de transferência, torres de alimentação, balanças, além de prédios administrativo e de manutenção. Segundo Ratinho Junior, “o ministro veio conhecer o projeto do Moegão, que é a maior obra portuária acontecendo no Brasil e está aqui, no Porto de Paranaguá. Essa é uma obra do Governo do Estado, em parceria com o governo federal através do BNDES, com R\$ 600 milhões de investimento”.

O governador destacou o impacto positivo da obra: “Esta é uma obra que está em ritmo acelerado e queremos, no ano que vem, inaugurar-la para aumentar em 35% a movimentação de cargas do Porto de Paranaguá, gerando mais empregos para a nossa população e fortalecendo a economia paranaense e brasileira”.

Até agora, os trabalhos se concentram na preparação do terreno e na execução de fundações, concretagem de blocos e montagem de pilares e vigas. Em paralelo, estruturas como galerias metálicas e transportadores de carga avançam nas fábricas. A próxima etapa será a montagem e o içamento das galerias na área do Moegão, que abrigarão esteiras transportadoras.

Com uma área de 600 mil metros quadrados, o Moegão permitirá a descarga simultânea de até 180 vagões em três linhas independentes, totalizando 3,8 km de esteiras e capacidade para movimentar 2 mil toneladas de cargas por hora em cada linha. Esse avanço elevará a capacidade diária do porto de 550 para 900 vagões, um aumento de 63%.

O secretário estadual de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, destacou os benefícios econômicos e ambientais: “As obras do Moegão avançaram muito. Em menos de um ano teremos uma operação de mais de R\$ 500 milhões entregue, trazendo benefícios à comunidade, reduzindo de 16 para cinco as interferências no trânsito na cidade, com emissão de menos CO2 e podendo, junto com a PAR 14, PAR 15 e PAR 25, fazer com que esse corredor de exportação passe de 1,5 mil toneladas para 4 mil toneladas carregadas por hora”.

Além de otimizar a logística portuária, o projeto terá impacto positivo na mobilidade urbana. O número de cruzamentos entre ferrovias e ruas será reduzido de 16 para cinco, diminuindo interrupções no trânsito e o risco de acidentes. O prefeito de Paranaguá, Marcelo Roque, celebrou: “Essa obra do Moegão vai melhorar muito a mobilidade, diminuindo o número de caminhões dentro da cidade e, como contrapartida, a prefeitura construirá dois viadutos para facilitar mais ainda o deslocamento da população”.

Roque também ressaltou outros projetos estruturais em andamento, como a construção da segunda Ponte dos Valadares, a Ponte de Guaratuba e a revitalização da Orla de Matinhos, que fortalecem o litoral do Paraná.

O ministro Silvio Costa Filho elogiou a obra e o desempenho do Porto de Paranaguá: “Quero parabenizar toda a diretoria, porque esse volume de investimentos será fundamental para a logística e a capacidade total do porto”. Ele destacou ainda o crescimento do porto acima da média nacional: “Esse ano vamos terminar com um crescimento em torno de 5% no setor portuário brasileiro, sendo que o Porto de Paranaguá deve crescer de 7% a 8%. Isso significa dizer que quando o Porto de Paranaguá cresce, o Paraná cresce, o que ajuda todo o Brasil a ir bem”.

Demais autoridades

Também estiveram presentes na visita o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila; o presidente da Invest Paraná, Eduardo Bekin; os deputados federais Reinhold Stephanes Junior (PSD-PR) e Tião Medeiros (Progressistas); a deputada estadual Flávia Francischini (União); o prefeito de Antonina, José Paulo Vieira Azin (PSD); o prefeito de Pontal do Paraná, Rudão Gimenes (MDB); e o comandante do 8º Distrito Naval, Pablo Araujo Barbosa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/12/2024

REGIÃO SUL - CATÁSTROFE CLIMÁTICA DO RS ACELERA MODERNIZAÇÃO DA MALHA SUL FERROVIÁRIA

Grupo de Trabalho organiza esforços para recuperação, priorização de trechos e planejamento de longo prazo na região

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O grupo tem um prazo inicial de 90 dias, prorrogáveis por mais 90, para concluir seus trabalhos (Foto: Eduardo Cysne/MT)

A PROPOSTA TAMBÉM PREVÊ O ENVOLVIMENTO DOS GOVERNADORES DOS QUATRO ESTADOS ATENDIDOS PELA FERROVIA — RIO GRANDE DO SUL, SANTA CATARINA, PARANÁ E SÃO PAULO — PARA ALINHAR AS NECESSIDADES LOCAIS AO PLANEJAMENTO NACIONAL

Após a severa catástrofe climática que atingiu o Rio Grande do Sul no final de abril, a malha ferroviária do sul do Brasil sofreu impactos significativos. Em resposta, foi instituído o

Grupo de Trabalho da Malha Sul, que realizou sua reunião inaugural na última semana de novembro para discutir soluções, priorizar trechos e planejar obras de infraestrutura.

O grupo, criado pela Portaria nº 1.022, é formado por representantes do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e da empresa pública Infra SA. Seu objetivo principal é apresentar uma proposta que otimize a operação da malha ferroviária concedida à Rumo Malha Sul, com contrato vigente até 2027.

Durante o encontro, realizado em Brasília (DF), foram definidos o cronograma e a metodologia de trabalho. O foco inicial será avaliar o modelo ideal de operação ferroviária para a região, seguido pela análise de trechos prioritários para recuperação e modernização.

A concessão abrange 7,2 mil quilômetros de ferrovias, o que levou à divisão do estudo em três grandes segmentos:

1. Malha Gaúcha, atendendo prioritariamente o Rio Grande do Sul
2. Ferrovia Paraná-Santa Catarina, conectando esses dois estados
3. Corredor Mercosul, que integra o transporte entre Brasil e países vizinhos

A proposta também prevê o envolvimento dos governadores dos quatro estados atendidos pela ferrovia — Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo — para alinhar as necessidades locais ao planejamento nacional.

Prazo e entregas

O grupo tem um prazo inicial de 90 dias, prorrogáveis por mais 90, para concluir seus trabalhos. Ao término, será produzido um relatório detalhado, que será submetido ao secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro. Caberá a ele avaliar a viabilidade de uma proposta consensual a ser enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU).

A iniciativa marca um esforço integrado para revitalizar uma das principais malhas ferroviárias do Brasil, que desempenha papel estratégico na logística nacional e na conectividade com os países do Mercosul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/12/2024

REGIÃO NORTE - POLO INDUSTRIAL DE MANAUS REGISTRA R\$ 170 BI DE FATURAMENTO

Valor é 14,43% maior comparado ao faturamento obtido nos 10 meses do ano passado, de R\$ 148,96 bi

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O Polo conseguiu média mensal superior a 120 mil empregos diretos até outubro, gerando cerca de 8,5 mil novos empregos somente neste ano (Foto: Divulgação/Secretaria-Geral)

O Polo Industrial de Manaus (PIM) registrou faturamento de R\$ 170,44 bilhões nos dez primeiros meses deste ano, o que representa crescimento de 14,43% em relação ao desempenho em igual intervalo de 2023 (R\$ 148,96 bilhões). Em dólar, o faturamento do PIM no período de janeiro a outubro também teve variação positiva – os US\$ 31.96 bilhões faturados foram 7,33% maior que o montante de US\$ 29.77 bilhões obtido no mesmo período de 2023.

Os indicadores de desempenho do PIM, sistematizados e publicados pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), também revelam exportações de US\$ 541.54 milhões nos dez primeiros meses deste ano, o que representa aumento de 14,16% na comparação com o mesmo período do ano passado (US\$ 474.36 milhões).

Com relação à mão de obra, o PIM fechou outubro com um total de 125.277 trabalhadores, entre empregos diretos, temporários ou terceirizados. Na comparação com outubro de 2023 (115.947 trabalhadores), a variação foi positiva em 8,04%. Com os resultados apurados até outubro deste ano, a média mensal de empregos diretos gerados pelo PIM, em 2024, é de 121.748 trabalhadores.

Os cinco segmentos industriais com maior volume de faturamento nos dez primeiros meses deste ano foram Bens de Informática (faturamento de R\$ 39,12 bilhões), Eletroeletrônico (R\$ 30,8 bilhões), Duas Rodas (R\$ 30,65 bilhões), Químico (R\$ 16,99 bilhões) e Termoplástico (R\$ 15,33 bilhões). Todos esses subsetores também apresentaram crescimento de, no mínimo, 7,06% entre janeiro e outubro, sendo os subsetores Termoplástico e de Duas Rodas os maiores destaques, com crescimentos de 20,64% e 18%, respectivamente, ante o resultado obtido no mesmo período de 2023.

As linhas de televisores com tela de LCD e OLED, com 11.936.285 unidades produzidas nos dez primeiros meses deste ano, obtiveram aumento de 11,57% na comparação com igual período de 2023 (10.698.840 unidades). Outros produtos que também se destacaram incluem as motocicletas, motonetas e ciclomotos, com 1.543.372 unidades produzidas e aumento de 12,99%; condicionadores de ar do tipo split system, com 4.809.160 unidades e aumento de 51,25%; condicionadores de ar de janela ou de parede de corpo único, com 354.649 unidades e aumento de 111,87%; monitores com tela de LCD para uso em informática, com 2.751.510 unidades e aumento de 36,79%; fornos micro-ondas, com 4.583.332 unidades e aumento de 45,67%; e tablets, com 1.388.653 unidades e aumento de 22,2%.

Avaliação

De acordo com o superintendente da Suframa, Bosco Saraiva, a Zona Franca de Manaus está próxima de fechar 2024 com um novo recorde de faturamento. “Deveremos chegar até o final deste ano com um faturamento próximo de R\$ 200 bilhões, o que será mais um marco na história da indústria da ZFM. Temos também que ressaltar os resultados expressivos de mão de obra, que muito nos satisfazem, pois nossa média mensal superior a 120 mil empregos diretos até outubro mostra que conseguimos gerar cerca de 8,5 mil novos empregos somente neste ano”, destacou Saraiva.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

INTERNACIONAL - CAFÉ E FRUTAS DO MERCOSUL ENTRARÃO NA UE SEM TARIFAS

Acordo entre o Mercosul e a UE contrariou expectativa de países como França e Polônia, que queriam restringir produtos por competitividade

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Pela oferta do Mercosul aceita pela UE, as frutas com livre circulação são: abacate, limão, lima, melão, melancia, uva de mesa e maçã. Foto: Freepik

O acordo entre o Mercosul e a União Europeia (UE) não sofreu modificações quanto ao comércio de produtos agropecuários, esclareceu o governo

brasileiro no factsheet (documento com resumo) sobre o tratado. As condições para a entrada na UE de bens agrícolas exportados pelo Mercosul foram mantidas em relação ao texto original de 2019.

O texto final contrariou a expectativa de países como França e Polônia, que queriam restringir os produtos do continente sul-americano para não perderem competitividade. Existe a possibilidade de Itália, Países Baixos e Áustria se oporem ao acordo.

Pelo factsheet divulgado pelo governo brasileiro, café e sete tipos de fruta do Mercosul entrarão na União Europeia sem tarifas e sem cotas. Pela oferta do Mercosul aceita pela UE, as frutas com livre circulação são: abacate, limão, lima, melão, melancia, uva de mesa e maçã.

Outros produtos agropecuários terão cotas (volumes máximos) e tarifas para entrarem na União Europeia, porém mais baixas que as atuais. O acordo prevê a desgravação (retirada gradual da tarifa), de modo a zerar o Imposto de Importação entre os dois blocos e cumprir as condições de uma zona de livre-comércio. Os prazos para a eliminação de tarifas são de quatro, sete, oito, 10 e 12 anos, variando conforme o item.

As cotas definidas no acordo comercial serão posteriormente divididas entre os países do Mercosul. No caso de as exportações do Mercosul à UE ultrapassarem a cota, os produtos passarão a pagar as alíquotas atuais.

De acordo com o documento do governo brasileiro, a oferta da União Europeia, aceita pelo Mercosul, corresponde a aproximadamente 95% dos bens e 92% do valor das exportações de bens brasileiros à União Europeia. Produtos sujeitos a cotas ou tratamentos não tarifários (como barreiras ambientais ou sanitárias) representam cerca de 3% dos bens e 5% do valor importado pela União Europeia, com esses tratamentos aplicados principalmente a itens do setor agrícola e da agroindústria.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a abordagem reflete o equilíbrio buscado entre a abertura de mercados e a proteção de setores sensíveis para ambas as partes.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/12/2024

NACIONAL - ANEEL APROVA 13 PROJETOS PARA PRODUÇÃO DE H2V NO BRASIL

Aneel aprovou 13 projetos, que devem ser implementados em 2025, num investimento de R\$ 1,4 bi

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Sete companhias estão à frente dos 13 planos de produção de hidrogênio. A Petrobras é dona do maior projeto, que prevê a construção de uma planta piloto para produzir hidrogênio de forma integrada a uma refinaria de petróleo da empresa, no Rio de Janeiro, para uso do insumo pelo setor petroquímico. Foto: Divulgação Petrobras

A Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) aprovou 13 projetos para a instalação de plantas de hidrogênio verde no Brasil – o primeiro pacote no país focado na produção do insumo, visto como uma das principais promessas para substituir combustíveis fósseis e reduzir emissões de gases do efeito estufa. As informações são da Folha.

Foram aprovados 13 projetos inéditos para instalação de plantas-piloto para produção de hidrogênio, além de planos para o desenvolvimento de equipamentos usados no segmento, que devem ser implementados a partir do ano que vem e fazem parte do portfólio de grandes companhias que atuam no setor elétrico.

Somados, os projetos totalizam um investimento de R\$ 1,486 bilhão, sendo R\$ 1,119 bilhão oriundo do Programa de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação da Aneel, financiado por repasses das empresas do setor. Elas recolhem mensalmente 0,4% de suas receitas operacionais para financiar ações de pesquisa e desenvolvimento. Outros R\$ 367 milhões serão investidos diretamente pelas empresas, como contrapartida de cada projeto.

Regiões

Sete companhias estão à frente dos 13 planos de produção de hidrogênio. A Petrobras é dona do maior projeto, que prevê a construção de uma planta piloto para produzir hidrogênio de forma integrada a uma refinaria de petróleo da empresa, no Rio de Janeiro, para uso do insumo pelo setor petroquímico. São R\$ 497 milhões nessa iniciativa, dos quais R\$ 259 milhões serão injetados como contrapartida pela petroleira.

A Neoenergia, que é dona da Itapebi Geração de Energia, hidrelétrica localizada na divisa da Bahia e Minas Gerais, teve quatro projetos aprovados. Se somados, eles chegam a R\$ 569,4 milhões de investimentos em quatro plantas piloto, sendo duas delas na Bahia, uma em São Paulo e outra em Pernambuco.

Três projetos da China Three Gorges (CTG Brasil), dona da Rio Paraná Energia, também passaram pelo crivo da comissão. A meta é erguer plantas em Mato Grosso do Sul e Pernambuco, além de uma unidade de desenvolvimento de peças, em localidade ainda a definir. Juntos, os empreendimentos somam R\$ 102,7 milhões.

A Eneva, que atua na extração de gás no Maranhão, teve sinal verde para tocar duas plantas-piloto, em São Paulo e Ceará, com aporte total de R\$ 64,9 milhões. A unidade cearense deve se voltar para a produção de hidrogênio que ajude na descarbonização da indústria de alimentos, enquanto a base paulista mira a produção do insumo para usos múltiplos.

Os outros três projetos aprovados pertencem à Cemig, Eletronorte e Furnas. Eles totalizam R\$ 252 milhões e estão voltados para apoiar a produção de aço e a siderurgia em geral, com redução de uso do combustível fóssil.

O prazo para execução de todos os projetos é de até 48 meses e começa a valer em 2025. Na prática, o objetivo do programa é que as empresas do setor elétrico viabilizem a produção de hidrogênio, a partir de suas instalações existentes, seja de fonte hidráulica, solar, eólica, biomassa, nuclear ou térmica.

O processo de produção dessas novas fábricas é conhecido como eletrólise, pelo qual são divididas moléculas de água, separando hidrogênio e oxigênio. Ao quebrar a molécula da água, é produzido esse hidrogênio verde, insumo que pode ser armazenado e usado de várias formas, como na substituição de combustíveis fósseis (óleo, carvão ou gás) por indústrias que fazem grande consumo de energia.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/12/2024

NACIONAL - MARINHA DIVULGA EDITAL COM 800 VAGAS PARA ESCOLAS DE APRENDIZES

As inscrições começam no dia 29 de janeiro e vão até 13 de fevereiro de 2025, com a prova prevista para o dia 06 de abril

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Para este concurso estarão disponíveis vagas para as seguintes escolas: Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará; Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco; Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo e Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina. Foto: Divulgação/Marinha do Brasil

A Marinha do Brasil (MB) publicou o edital para o concurso de admissão às Escolas de Aprendizes-Marinheiros (EAM). São oferecidas 800 vagas para aqueles que desejam ingressar na Força. Na graduação

de Marinheiro a remuneração é de R\$ 2.294,50.

As inscrições começam no dia 29 de janeiro e vão até 13 de fevereiro de 2025, com a prova prevista para o dia 06 de abril de 2025. A taxa de inscrição é de R\$ 50,00. Para este concurso estarão disponíveis vagas para as seguintes escolas: Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará (EAMCE), em Fortaleza; Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco (EAMPE), em Olinda; Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo (EAMES), em Vila Velha, e Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina (EAMSC), em Florianópolis.

No ato da inscrição, o candidato deverá indicar a ordem de preferência das escolas e da área profissional (Eletroeletrônica, Apoio e Mecânica).

Para se inscrever, os candidatos devem atender a requisitos específicos, como ser brasileiro nato ou naturalizado, ter 18 anos completos e menos de 22 anos no dia 30 de junho de 2026, e ter concluído com aproveitamento ou estar em fase de conclusão do 3º ano do Ensino Médio. Como o curso ocorre sob regime de internato e tem duração de um ano letivo realizado em um único período escolar de 48 (quarenta e oito) semanas, também são requisitos para participar do certame não ter filhos ou dependentes, além de não ser casado ou não ter constituído união estável.

O curso de formação é dividido em duas fases: a primeira, destinada à formação militar-naval e o aluno, como Aprendiz-Marinheiro, receberá uma bolsa-auxílio no valor de R\$ 1.303,90; a segunda fase, destinada prioritariamente à especialização técnica, o Aprendiz é promovido a Grumete, e o auxílio passa a ser R\$ 1.398,30.

Após formado, na graduação de Marinheiro, a remuneração é de R\$ 2.294,50.

Etapas

A primeira etapa é constituída por uma prova objetiva única com 50 questões de conhecimentos gerais das disciplinas de Matemática, Português, Ciências (Física e Química) e Inglês, sendo: 15 (quinze) questões de Português; 15 (quinze) questões de Matemática; 15 (quinze) questões de Ciências (Física e Química); e 05 (cinco) questões de Inglês.

O edital ressalta que a prova, que terá duração total de 4 horas, é de caráter eliminatório e classificatório. A prova será aplicada na cidade indicada pelo candidato no ato da inscrição.

Os aprovados na fase inicial serão convocados para as etapas complementares, que incluem desde a verificação de dados biográficos e de documentos até a realização da inspeção de saúde, avaliação psicológica e do Teste de Aptidão Física. Esses eventos complementares terão caráter eliminatório.

O candidato, aprovado em todas as fases e classificado dentro do número de vagas, ingressará nas fileiras da MB como Aprendiz-Marinheiro. Desde o curso de formação, serão proporcionados aos futuros marinheiros, alimentação, uniforme, assistência médico-odontológica, psicológica, social e religiosa.

As inscrições serão realizadas unicamente, em âmbito nacional, na página do Serviço de Seleção do Pessoal da Marinha, **aqui**.

https://www.inscricao.marinha.mil.br/marinha/index_concursos.jsp?id_concurso=476

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

REGIÃO NORDESTE - PECÉM VAI RECEBER TANCAGEM QUE OPERAVA NO PORTO DE FORTALEZA

Investimento será de R\$ 700 mi, com previsão de início das obras em janeiro do ano que vem
Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redebeneews.com.br



O Porto do Pecém (CE) vai receber as operações de tancagem que são feitas, até então, no Porto de Fortaleza (CE). A mudança de local dos terminais era uma demanda antiga, já que o Porto de Fortaleza fica em área residencial e este tipo de movimentação traz riscos de acidentes graves. Foto: Divulgação

O Porto do Pecém (CE) vai receber as operações de tancagem que são feitas, até então, no Porto de Fortaleza (CE). A mudança de local dos terminais era uma demanda antiga, já que o Porto de Fortaleza fica em área residencial e este tipo de movimentação traz riscos de acidentes graves.

Nesta semana, o Governo do Ceará e o Grupo Dislub Equador detalharam o projeto do novo Terminal de Armazenamento e Distribuição de Combustíveis (tancagem) que será instalado no Pecém. De acordo com as informações, o investimento será de R\$ 430 milhões na primeira fase, sendo R\$ 343 milhões financiados pelo Banco do Nordeste.

A expectativa é gerar 500 empregos durante a obra, que começa em janeiro de 2025 e deve ser concluída em agosto de 2027, e 100 durante a operação.



O presidente do Banco do Nordeste, Paulo Câmara, ressaltou que 80% do valor do financiamento já foi contratado e destacou a importância da liberação de recursos para garantir o cumprimento do cronograma. “Em dezembro, teremos condições de desembolsar cerca de R\$ 240 milhões, permitindo que a empresa se planeje adequadamente”, disse Câmara.

“Nós vamos iniciar a solução de um sonho do povo de Fortaleza, que é o deslocamento da tancagem do Mucuripe (Fortaleza) para o Porto do Pecém. Tenho certeza de que isso garantirá uma maior competitividade na distribuição de combustíveis no estado do Ceará”, afirmou o governador Elmano de Freitas (PT).

A execução do projeto ficará a cargo da Terminais Marítimos do Brasil S.A. (TMB), empresa do grupo pernambucano Dislub Equador, que atua há mais de 20 anos no Norte e Nordeste do Brasil. Sérgio Lins, presidente da Dislub, ressaltou o diferencial do novo terminal: “Atualmente, no Mucuripe, as empresas operam com bases de combustíveis próprias, o que limita contratos com outras distribuidoras. Nosso terminal será aberto a qualquer distribuidora regularmente registrada na ANP, o que cria mais competitividade no mercado”, explicou Lins.

A estrutura do terminal incluirá tanques para armazenar combustíveis derivados de petróleo (gasolina, diesel S10 e querosene de aviação), biocombustíveis (biodiesel B100, etanol anidro e hidratado), BTX e alcatrão. Na primeira fase, a área construída será de 130 mil metros cúbicos, com capacidade para atingir 220 mil metros cúbicos, ampliando a capacidade de armazenamento e distribuição de combustíveis no Nordeste.

O presidente do CIPP, Hugo Figueiredo, destacou a relevância do projeto dentro do contexto de desenvolvimento do Complexo do Pecém. “Este terminal de tancagem é um dos muitos projetos importantes que entram em fase de execução no Pecém, o que fortalecerá ainda mais nossa infraestrutura”, afirmou Figueiredo.

Fortalecimento

O projeto faz parte de um conjunto de iniciativas para fortalecer o Complexo do Pecém, incluindo a expansão da ferrovia Transnordestina, que deverá dobrar a movimentação de cargas no porto, e a construção do Hub de Hidrogênio Verde, que prevê investimentos de US\$ 24 bilhões. O governador anunciou também no encontro que as obras de modernização e ampliação do Porto do Pecém terão início no início de 2025, além da conclusão da Transnordestina, que contribuirá para a melhoria da logística regional.

Novos investimentos

O Porto do Pecém vai receber dois novos berços, um no Píer 2 e outro no Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT), para dar suporte ao aumento de demanda relacionada a essa mudança de terminal de tancagem e também o hub de hidrogênio verde que será instalado no local.

Será criado um corredor de utilidades compartilhadas, onde vão circular os dutos de amônia, gás natural, hidrogênio, água e a rede de energia elétrica. A obra contará com um investimento de mais de R\$ 700 milhões, com financiamento de cerca de R\$ milhões do Banco Mundial e o restante do CIF (Climate Investment Funds), além de contrapartida de R\$ 60 milhões do Pecém. A previsão de conclusão da obra é de 40 meses, com licitação internacional já em andamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

REGIÃO SUL - CONCESSÃO DE RODOVIA NO PR TEM 4 PROPOSTAS; LEILÃO SERÁ NESTA QUINTA

Lote de estradas liga a região norte do Paraná com a BR-277, por onde seguem as cargas escoadas pelo Porto de Paranaguá

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O investimento total previsto ao longo dos 30 anos da concessão é de R\$ 15,91 bilhões, sendo R\$ 9,87 bilhões em infraestrutura e R\$ 6,04 bilhões em ações operacionais e de manutenção. Foto: AEN/PR

O governo recebeu, nesta segunda-feira (9), quatro propostas para o leilão de concessão das Rodovias Integradas do Paraná, lote de estradas que faz a ligação da região norte do Paraná com a BR-277, para escoamento para o porto de Paranaguá. As informações são da Folha de São Paulo.

Os envelopes foram entregues na sede da B3, em São Paulo, e o leilão está marcado para a próxima quinta-feira (12). As empresas que entregaram propostas foram Pátria, 4UM, CCR e EPR.

O Ministério dos Transportes avalia que o número de interessadas é positivo porque sinaliza que haverá boa competição no leilão. Ao todo, o traçado previsto na concessão soma 569,7 km, englobando trechos federais (BR-369, 373 e 376) e estaduais (PR-170, 323, 445 e 090).

O investimento total previsto ao longo dos 30 anos da concessão é de R\$ 15,91 bilhões, sendo R\$ 9,87 bilhões em infraestrutura e R\$ 6,04 bilhões em ações operacionais e de manutenção.

A oferta inclui a exigência de duplicar 133 km do traçado, além da construção de 24,6 km de faixas adicionais, contornos nas regiões de Ponta Grossa, Apucarana e Califórnia, além de 22 passarelas de pedestres, duas áreas de escape e dois pontos de parada de descanso para motoristas.

O objetivo é ampliar a infraestrutura da região destinada ao Porto de Paranaguá, que é o segundo maior exportador de soja do país, atrás do Porto de Santos (SP).

O governo pretende fechar o ano com, ao menos, dez leilões de rodovias realizados. Seis já ocorreram. Na semana passada, uma oferta casada, feita com o governo do Mato Grosso do Sul, não conseguiu atrair interessados para a chamada Rota da Celulose. A proposta, que foi modelada pela gestão estadual, será reavaliada e apresentada novamente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SEM PROMESSAS PARA 2025. VAMOS NOS PREPARAR PARA ELE – PARTE 2 DE 4: QUEM SOU EU, DE VERDADE?



HUDSON CARVALHO

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

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

“Conhece-te a ti mesmo”

Sócrates, filósofo grego

P-A-R-A-B-É-N-S!!

Muita coragem a sua de voltar a esta Parte 2/4 de nossa preparação para mudarmos, de verdade, em 2025.



Você deve lembrar que nosso Propósito (assim mesmo, com letra maiúscula) é fugirmos das promessas vãs dessa época, que perduram só até a primeira dificuldade. Ao invés disso, usarmos esses dias que faltam para montarmos juntos o planejamento, que nos fará mudar de verdade, no ano que se iniciará em breve. Como sabe, serão quatro partes.

Na semana passada, no Primeiro Capítulo, pedimos que você respirasse – profundamente – uma metáfora para nos ajudar a entender quem somos, quem queremos ser e as razões pelas quais assumimos determinados comportamentos.

Ah, ... eu perdi a primeira parte, ...! Não tem problema. Ela está lá, guardadinha, esperando por você em “Sem promessas para 2025. Vamos nos preparar para ele – Parte 1 | BE News”, no Portal BE News.

A parte 3 tratará de “Como melhorar o meu melhor”. Vamos trabalhar nossos pontos positivos. Esqueçamos o que nos atrapalha e coloca para baixo. Nosso foco será o que temos de positivo. Só as melhores competências. A última e mais desafiadora das partes, “Dependência externa nunca mais”, será um guia para a autodisciplina. Não mais dependermos de motivação pontual e passageira, ou da ajuda externa de alguém. Ajuda continuará sendo bem vinda, mas sem dependência.

Uma observação que me fizeram algumas vezes ao longo da semana: “Já passei da idade de mudar!”. Você acha mesmo que há uma idade, seja ela qual for, muita ou pouca, que nos impeça de mudar para melhor?

Estamos na mesma página? Vamos, então, para o tema de hoje, o autoconhecimento. A dura resposta à curta, mas complexa pergunta: “Quem sou Eu?”.

Nossa reflexão precisa, obrigatoriamente, partir de dois compromissos que vamos assumir juntos. Primeiro, vamos passar uma lupa sobre quem realmente somos, sem dó nem piedade. Se algo não for bom, vamos reconhecer e registrar. Só. Sem buscar por culpas ou culpados. Sem vitimismo.

O segundo atinge o extremo oposto. Nosso exercício de autoconhecimento não vai permitir que imponhamos a nós mesmos a Síndrome do Impostor, aquela sensação que muitos temos e que nos impede de reconhecer nossas próprias realizações, como resultados de nossos esforços pessoais. Ao contrário, achar que tudo foi sorte, caiu do céu ou veio da ajuda de terceiros.

Uma dica? Fique atento a como você reage a elogios. Essa síndrome torna você seu pior inimigo e o leva à autossabotagem (nosso cérebro adora confirmar coisas, então arruma formas de minarmos nossas próprias chances de sucesso), à autodepreciação (autocobrança excessiva), à procrastinação (o resultado do que fazemos nunca está bom) e ao medo da exposição (quantas vezes temos uma boa ideia, não a colocamos em uma reunião e, minutos depois, alguém a expõe e é aplaudido por isso?).

Esse “inventário de nós mesmos”, repito, tem que ser justo conosco mesmo. Naquilo que nos falta e no que temos de sobra.

Saber quem somos (assunto de hoje) e como superar nossos limites (assunto da semana que vem), de forma perseverante, é meio caminho andado para nos tornarmos a pessoa e o profissional que desejamos ser.

Vamos para o exercício do autoconhecimento? Proponho os seguintes passos:

Comece definindo seu propósito de vida. Parece complexo, mas é simples. O segredo é ficar atento aos nossos sentimentos. O que dizem? O caminho que estou seguindo está me fazendo bem? Ou o sigo contrariado? Fazer o que nos deixa felizes dá a direção correta. Mas muito, muito cuidado: não estamos falando de felicidade efêmera, pequenas alegrias. Estamos falando de sentimento concreto de bem estar, duradouro. Então, não tenha pressa em concluir.

Outro ponto importante é questionar-se sobre o tipo de legado que pretende deixar. Não pense em legado como algo que só será “contabilizado” no final da vida. Cada lugar e pessoa que você deixa ficam com uma impressão a seu respeito. São como “pequenos legados” que você vai deixando pela vida.

Um ponto importante e que precisa ser considerado nesse exercício é aprender a dizer não. Ajuda a definir limites, sabe? Contemporizar, entender pontos de vista distintos aos nossos é importante, mas agir de forma contrária a nossos valores e convicções – só para agradar aos outros – é algo completamente diferente. Não faça.

Mais uma? Questione-se todo o tempo e, se concluir que está no caminho errado, não hesite em mudar de opinião. Os comportamentos e as formas de agir não são escritos em pedra. Sempre é tempo de fazer diferente e melhor.

Por fim, algo que – confesso – me perseguiu por muito tempo até que consegui controlar: preocupar-me com o que pensam sobre mim aqueles que não importam de verdade. Nunca me ajudou em nada. Só me consumiu tempo de ouvir quem realmente importa.

Há uma frase, a qual desconheço a autoria, que diz: “Quem não pode resolver o meu problema não precisa saber dele.”. Como dizem, foco em quem fala bem de você, quando você não está na sala.

Buscar o autoconhecimento não é tão difícil quanto você imaginava, não é mesmo?

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O ESPÍRITO SANTO, A BAHIA E OS PORTOS



WALDECK ORNÉLAS

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

opinioao@portalbenews.com.br

Se há algo a ser observado – e aplaudido – neste momento, em termos de infraestrutura, é a desenvoltura com que o estado do Espírito Santo vem dando forma a uma sólida e robusta estrutura portuária.

O Espírito Santo sempre teve a sua imagem vinculada ao Porto de Tubarão, por onde a Vale escoava a produção do minério de ferro oriundo de Minas Gerais. Recentemente, o Porto de Vitória foi o primeiro do País – e único até agora – a ter sua administração privatizada. Os resultados são extraordinários. A concessionária VPorts investiu R\$180 milhões no complexo que abrange os portos de Vitória, Capuaba e Barra do Riacho. A expectativa é de crescimento de 80% nas movimentações portuárias até 2029, logo ali.

No final de novembro, o governo do Espírito Santo fez o lançamento do plano estratégico de uma plataforma logística no norte do estado, o Parklog, com área de 30 km², elaborado em ação conjunta com prefeituras, entidades e empresas.

O Parklog abrange três portos – Portocel, Imetame e Barra do Riacho – dois aeroportos – Aracruz e Linhares – uma zona de processamento de exportações (ZPE) e mais um porto seco, em uma região que já conta com o estaleiro Jurong.



A ZPE, autorizada à Imetame, é a primeira privada do País. Com 5 km², chega numa hora em que o Supremo Tribunal Federal (STF) acaba de decidir que essas estruturas agora podem, inclusive, destinar toda sua produção ao mercado interno.

Embora não seja produtor de grãos, o Espírito Santo tem a clara percepção da oportunidade de montar uma estrutura logística para atender à crescente demanda do comércio internacional. Enquanto isto, a Bahia dorme de touca, esperando que caiam do céu os investimentos que deveria identificar, prospectar e atrair.

Ainda que se queixe da necessidade de melhorar a eficiência na integração ferroviária, o assunto vem sendo discutido no âmbito do processo de renovação antecipada da FCA – a mesma que desatende à Bahia –, tendo o Espírito Santo assinalado os seus interesses.

Diante da dificuldade de viabilizar a construção do contorno ferroviário da Serra do Tigre, na região do Triângulo Mineiro, o estado apresentou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a proposta alternativa de construção de um ramal greenfield de 100 km, visando atrair a produção de grãos do norte e noroeste mineiro, a mesma que poderia ser escoada também pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). Trata-se da modernização do ramal de Piraqueçu, entre João Neiva e Barra do Riacho, um investimento cruzado, já no traçado da Estrada de Ferro Vitória-Minas. Não sem razão, a VLI tem sido parceira do estado na construção desta segunda alternativa.

Atenção especial está sendo dedicada à revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) do município de Aracruz, para compatibilizar a expansão da cidade com o planejamento portuário, contemplar os aspectos educacionais e os reflexos sociais. Além da infraestrutura de transportes, resíduos, alfandegamento e formação de pessoas, outros aspectos relevantes são cuidados no planejamento do Parklog.

A Suzano, instalada em Mucuri, manda para o Portocel, por via rodoviária (BR-101), a celulose a ser exportada. O mesmo faz a Veracel, por meio de barcas, a partir de Belmonte. É o extremo sul baiano cada vez mais fora da zona de influência de Salvador.

Paralelamente, o Espírito Santo desenvolve o projeto do Porto Central, no município de Presidente Kennedy, sul do Estado, próximo à divisa com o Rio de Janeiro, base para um arrojado complexo industrial-portuário multipropósito.

Também com olho na exportação do agronegócio, o Porto Central tem uma área de 20 km², onde acesso ferroviário e capacitação de recursos humanos constituem os principais pontos de preocupação. A estrada de ferro Vitória-Rio, que vem sendo defendida pelos dois estados, constitui a solução proposta.

Já existe uma parceria estabelecida para a desmontagem de navios (descomissionamento), assim como, com a Petrobras, para a movimentação de petróleo.

O Porto Central vai beneficiar-se também do transbordamento das atividades que já se observa em relação ao Porto de Santos, mesmo em um cenário econômico nacional de baixo nível de expansão.

Tendo conseguido inserir a sua porção norte na região nordeste, para fins de incentivos fiscais e financeiros, o Espírito Santo dá lições de como usar os recursos do Fundo Constitucional do Nordeste e os incentivos da Sudene. Vive um cenário de mobilização e dinamismo econômico que não se vê na Bahia.

Com um litoral de 410 km, o Espírito Santo promove um aproveitamento extraordinário, diante da Bahia, com seus 1.183 km de extensão – o maior do País.

Enquanto isto, a Bahia não presta atenção ao Projeto Logístico Caravelas, que pode atender à Suzano e à Veracel, além de servir ao escoamento da produção do vale do lítio, na região do Jequitinhonha, em Minas Gerais.

A implantação do Porto Sul em Ilhéus – integrado à FIOOL –, embora já concedido à iniciativa privada, tem enfrentado dúvidas do mercado quanto a sua efetiva implementação e no prazo previsto.

Mas, sobretudo, a Bahia tem a possibilidade de desenvolver projeto de grande magnitude em Salinas da Margarida, um megaporto multipropósito de classe mundial, em águas profundas e abrigadas, no interior da Baía de Todos os Santos, para credenciar-se como o grande hub-port do Atlântico Sul.

Em tempo: o estado de Santa Catarina, que há poucos anos ultrapassou a Bahia no ranking do PIB dos estados, também tem uma clara, objetiva e vitoriosa estratégia para o setor portuário. Há bons exemplos a seguir.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - DESCARBONIZAÇÃO DE VERDADE



SÉRGIO CUTRIM

Professor e pesquisador especializado no setor portuário com foco em planejamento, governança, gestão e logística. Doutor em Engenharia Naval e Oceânica

opinio@portalbenews.com.br

Descarbonização, palavrinha que está em alta não é verdade? Esse conceito ganhou muita relevância, principalmente após o acordo de Paris, um tratado assinado em 2015, durante a COP21. Esse tratado foi considerado um marco global na luta contra as mudanças climáticas e teve como principal objetivo limitar o aumento da temperatura média global a 1,5°C. Felizmente, não precisamos gastar mais uma palavra para convencer as pessoas e as organizações que existe uma emergência climática. A fase de negação já passou. Precisamos discutir as soluções e incentivos para a descarbonização.

Vocês já me conhecem, sou apaixonado pelo setor portuário, gosto bastante de escrever sobre esse setor e seus temas associados como inovação, governança e sustentabilidade. Vamos aqui falar um pouco sobre descarbonização no setor portuário e de transporte marítimo.

O conceito de descarbonização aplicado ao ecossistema portuário está relacionado a um conjunto de estratégias que visam reduzir ou eliminar as emissões de gases de efeito estufa (GEE) das operações portuárias considerando todo o ecossistema envolvido, ou seja, importações, exportações, logística terrestre e marítima e as indústrias associadas.

Esse conjunto de estratégias inclui a modernização dos portos, a eletrificação de equipamentos, o uso de combustíveis alternativos e renováveis, a implementação de tecnologias avançadas, como captura e armazenamento de carbono, e o envolvimento das cadeias de valor para promover soluções sustentáveis e integradas.

Por que o ecossistema portuário deve se preocupar e contribuir para a descarbonização? Já que o transporte marítimo, responsável por aproximadamente 80% do comércio global, contribui com apenas 3% das emissões globais de gases de efeito estufa. Existem inúmeros motivos, posso citar a decisão da IMO – Organização Marítima Internacional – de estabelecer metas de redução das emissões relativas ao ano de 2008, de 30% até 2030, 80% até 2040 e neutralidade até 2050.

Fábio Barbosa, CEO da Natura e um dos precursores da Sustentabilidade no Brasil, gosta de dizer que as organizações vão aderir à sustentabilidade pelo amor ou pelo dor, ou seja, por convicção ou por obrigações do mercado e eventuais punições.



Agora, vamos aos dados e pesquisas relacionadas à descarbonização no ecossistema portuário. Um importante trabalho chamado Acelerando a Descarbonização Portuária e Marítima foi produzido pelo Pacto Global, Rede Brasil, Grupo de Trabalho de Negócios Oceânicos, elencou os principais desafios para promover a descarbonização. Eles são a promoção da eficiência energética e operacional; da eletrificação dos equipamentos portuários e a utilização de combustíveis alternativos.

Outro estudo complementar, divulgado pela Empresa de Pesquisa Energética com dados da DNV, aponta soluções específicas para a descarbonização do transporte marítimo: utilização de rotas alternativas; revisão do tamanho das embarcações; novas tecnologias de revestimento dos cascos; otimização dos cascos; lubrificação por ar; melhorias na eficiência do maquinário; recuperação do calor; hibridização da bateria; utilização de células de combustível; captura e armazenamento de carbono e utilização de combustíveis alternativos.

Sobre os combustíveis alternativos, vale uma reflexão. A IMO também determinou um objetivo de adoção de 5 a 10% de combustíveis de baixa emissão até 2030. O estudo do Pacto Global aponta como os principais combustíveis para descarbonização marítima os biocombustíveis, o GNL, os combustíveis sintéticos (e-fuels), o metanol, a amônia e o hidrogênio de baixo carbono.

Segundo dados da DNV e do IHSMaukit, 98% da frota mundial de navios hoje utiliza combustíveis convencionais. Porém, as empresas já iniciaram as encomendas de novas embarcações buscando atender às metas da IMO. Do total de navios encomendados aos estaleiros atualmente, 72,9% utilizam combustível convencional e as encomendas de combustíveis alternativos estão distribuídos da seguinte forma pelo número de navios: GNL, 832; Híbrido, 433; Metano, 234; GLO, 96; Amônio, 25; e Hidrogênio, 10.

Como bom maranhense e defensor do nosso complexo portuário preciso trazer essa discussão para o Maranhão, o maior complexo portuário do país em volume. O Maranhão possui três vocações econômicas naturais: energia, agronegócio e portos. Em um estado tão carente do ponto de vista econômico e social precisamos incentivar a apoiar os projetos que podem contribuir para um desenvolvimento sustentável do nosso estado. Existem alguns projetos em fase de planejamento, implantação ou de estudos que se enquadram nessa categoria. Posso citar alguns como a Zona de Processamento de Exportação de Bacabeira, Terminal Portuário de Alcântara, finalização da Ferrovia Norte-Sul e expansão da Ferrovia Transnordestina, exploração e desenvolvimento do Centro de Lançamento de Alcântara e mais um novo projeto, o Terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) da empresa LC Terminais Portuários.

Agora vou me concentrar nesse novo projeto. A instalação do novo terminal será na Ilha da Razão, localizada ao norte da Ilha de Tauá-Mirim, com um volume diário de 23 milhões de metros cúbicos. O conceito do Terminal de GNL envolve uma operação de recebimento de navios com gás no estado líquido, após o recebimento em um navio instalado há 1 km da costa, atracado de forma permanente em uma plataforma, classificada como uma Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação. Nela é feito um processo de regaseificação, o líquido volta ao estado gasoso por aquecimento. Depois ele é transportado para um centro de controle por meio de um gasoduto. Após essa armazenagem no centro de controle, o gás será distribuído pela Gasmar diretamente aos consumidores. Quem são esses consumidores? Indústrias locais e regionais, consumidores residenciais e o setor de transporte. O terminal não será um produtor de gás. E apesar de ser projetado para receber gás importado, pode também ser adaptado para exportação, se a produção local aumentar.

Esse projeto está relacionado diretamente com duas das três principais vocações econômicas do Maranhão, portos e energia. Além disso, outro motivo justifica a sua implantação. O Maranhão não está conectado ao sistema de gasodutos que transporta gás natural das explorações na costa brasileira e da Bolívia, o que limita o acesso do estado a essa importante fonte de energia. Essa via de recebimento ajudaria a resolver este problema de falta de conectividade ao sistema de gasodutos, permitindo a importação e distribuição de gás natural, aumentando a capacidade energética da região.

O projeto não prevê desapropriação de moradores e representa uma oportunidade para o desenvolvimento econômico, com geração de empregos e impulso da economia.

O projeto passou recentemente por audiência pública e segue em processo de obtenção das licenças permitidas. A implementação do terminal de gás representa uma oportunidade estratégica para o Maranhão desenvolver sua indústria de gás natural, gerando benefícios sociais e econômicos significativos para a população e para a região como um todo. Além disso, a iniciativa traz importantes ganhos ambientais, contribuindo para a descarbonização dos ecossistemas portuários e industriais.

Por exemplo, em equipamentos conhecidos como caldeiras flamotubulares – utilizadas para geração de energia por meio da produção de vapor, resultado da troca térmica entre o calor do combustível e a água –, o uso do gás natural é consideravelmente mais eficiente e menos poluente. Uma pesquisa de Moreira (2007), intitulada “Comparação entre os poluentes atmosféricos e ruídos emitidos por uma caldeira flamotubular movida a gás natural”, demonstrou que caldeiras movidas a gás natural, em comparação com o óleo diesel, emitem 17,8% menos CO₂; em relação ao óleo pesado, 23,4% a menos; e, em comparação com o carvão mineral, 37,8% menos CO₂.

Esses dados destacam o papel do gás natural como uma alternativa energética mais sustentável, especialmente no contexto industrial e portuário, contribuindo para um futuro de menor impacto ambiental.

Isso é descarbonização de verdade, com impacto ambiental, econômico e social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/12/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

COM PAUTA DA CÂMARA CONCENTRADA EM SEGURANÇA PÚBLICA, PACOTE FISCAL SUBIU NO TELHADO

Por Malu Gaspar — Rio



Ministro da Fazenda, Fernando Haddad se reúne com o Presidente Lula no Palácio do Planalto. — Foto: Brenno Carvalho/ Agência O Globo

Diante da divergência do Congresso com o Supremo em relação às regras para a liberação das emendas PIX, a pauta de votações da Câmara para esta semana passou a prever apenas discussões e votações com relação à segurança pública. Os líderes partidários também já decidiram que, a menos que haja alguma mudança radical no cenário, nesta semana não haverá nenhum avanço no Parlamento em relação ao pacote

fiscal.

Se isso acontecer, sobrará apenas uma semana para o Congresso discutir, deliberar e votar todo o pacote fiscal e a lei de Diretrizes Orçamentárias. É um prazo considerado inviável por técnicos e líderes partidários, para quem a última decisão do ministro do Supremo Flávio Dino, que negou o pedido de reconsideração da Advocacia-Geral da União (AGU) sobre trechos da decisão que liberou a retomada do pagamento das emendas parlamentares.

Na semana passada, numa tentativa de destravar a pauta da Câmara para o pacote, a Secretaria de Relações Institucionais do Palácio do Planalto ordenou a liberação de R\$ 8 bilhões em emendas. Mas desde então nada foi pago.

Auxiliares de Lula afirmam que os gestores dos ministérios estão se recusando a liberar recursos sem o cumprimento das exigências do Supremo, o que provocou a retaliação por parte dos parlamentares.

Interlocutores de Arthur Lira dizem que, por ele, o pacote fiscal seria votado. Mas não há clima no Congresso para começar nenhuma discussão sem a liberação das emendas.

Na ordem do dia distribuída nesta segunda-feira, há 21 projetos de lei, dos quais cinco com discussão em regime de urgência. Todos são relacionados a temas de segurança pública e nenhum tem a ver com o pacote fiscal.

Segundo apurei com líderes partidários, eles receberam no sábado (7) a informação de que Dino não atenderia o pedido da AGU para flexibilizar as regras para a aplicação das emendas parlamentares, e desde então já se articularam para retirar da pauta os temas do pacote fiscal.

Diante do impasse, Lula se reuniu no final da tarde no Palácio do Planalto com Arthur Lira, presidente da Câmara, e com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, para tentar encontrar uma solução.

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

MUDANÇAS NA REFORMA TRIBUTÁRIA NO SENADO ELEVAM ALÍQUOTA PARA 28,1%

CCJ, onde parecer seria lido, foi cancelada após manobra da oposição, com aval do governo
Por Victoria Abel — Brasília



O senador Eduardo Braga e o ministro Fernando Haddad debatem a Reforma Tributária — Foto: Divulgação

As mudanças no parecer na Reforma Tributária no Senado Federal anunciadas pelo senador Eduardo Braga (MDB-AM) representam um impacto de 0,13 ponto percentual sobre a alíquota do imposto que será criado após o texto entrar em vigor. Com isso, a alíquota padrão do sistema poderia chegar a 28,12%, considerando cálculos do Ministério da Fazenda sobre as alterações promovidas pela Câmara dos Deputados a esse texto.

Ainda assim, o relator da proposta prevê que o percentual deve cair conforme a transição entre sistemas tributários for ocorrendo, com a diminuição da sonegação fiscal.

— Todas as mudanças do Senado representam 0,13 ponto percentual de impacto. O aperfeiçoamento que fizemos na simplificação e segurança jurídica me leva a crer que vamos ter uma redução brutal na sonegação e dos contenciosos jurídicos. Portanto, a redução na alíquota padrão será muito maior que os 0,13 ponto — disse Braga.

A alíquota padrão de referência do Imposto de Valor Agregado (IVA) criado com a reforma será determinada pelo Senado, por meio de resolução, no último ano de vigência da transição entre os sistemas de impostos, em 2032. Eduardo Braga manteve a trava de alíquota máxima em 26,5%, colocada pela Câmara dos Deputados, e acrescentou um trecho que obriga o governo a enviar um projeto de lei complementar cortando benefícios, caso a previsão de alíquota na época esteja acima desse máximo.

— Nós reforçamos o limite de 26,5% não apenas como uma trava, mas como uma obrigação do Poder Executivo enviar medidas que reduzam a alíquota para 26,5% — afirmou.

A transição entre sistemas começará em 2026, com a cobrança de uma alíquota teste de 0,1% do estadual Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de 0,1%, e do federal Contribuição sobre Bens e Serviço, com alíquota de 0,9%. Brava acrescentou, porém, um trecho que prevê uma cobrança simbólica do tributo durante este primeiro ano, contando apenas como uma obrigação acessória, e não será contado como débito tributário pelas empresas.

— O imposto será destacado, mas não será cobrado — explicou.

Tramitação travada

Eduardo Braga iria ler o parecer apresentado na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) nesta segunda-feira, para formalizar a tramitação. Mas a sessão foi cancelada de última hora após uma manobra da oposição e por insatisfação de senadores pela falta de pagamento de emendas parlamentares e a negativa do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino à Advocacia-Geral da União (AGU) para liberar o pagamento das verbas.

A sessão foi encerrada após 11 minutos de ser aberta, por falta de quórum, pelo senador de oposição Marcos Rogério (PL-RO), que presidia o colegiado, como vice-presidente. Não há nova data para a sessão ocorrer.

Cesta básica

O relatório de Eduardo Braga manteve os itens da cesta básica adicionados pela Câmara dos Deputados, incluindo carnes e queijos. No texto original do governo para a regulamentação, a cesta básica com isenção total de impostos tinha 15 itens, entre eles arroz, feijão, pão e leite. Os deputados acrescentaram carnes, queijos, todos os tipos de farinha, aveia, sal e óleo de milho, somando 22 itens.

Agora, no Senado, Braga manteve a composição dessa cesta básica ampliada com isenção tributária, com a retirada do óleo de milho.

Cashback

O relatório ainda ampliou a possibilidade de cashback para população de baixa renda que comprar botijão de gás de até 13 kg.

O cashback é a devolução dos impostos pagos sobre produtos para população de baixa renda. O texto prevê 100% de devolução de CBS na compra de botijão de gás e no pagamento de contas de energia elétrica, água e esgoto. Braga também incluiu as contas de telefone e internet da população de baixa renda no cashback.

Esses itens também terão no mínimo 20% de desconto de IBS, valor que pode ser ampliado por estados e municípios. Para demais compras, a devolução de imposto será de 20%.

Medicamentos e equipamentos hospitalares

O relator retirou a lista de princípios ativos que seriam isentos de tributo e substituiu por grupos de doenças a serem atendidas. Terão imposto zero: tratamentos oncológicos; doenças raras; DST e AIDS (o projeto traz esses termos); e doenças negligenciadas.

Doenças negligenciadas são aquelas que atingem, em sua maioria, população de baixa renda. O detalhamento das listas de produtos com alíquota zero será definida em outro projeto de lei a ser enviado pelo governo futuramente ao Congresso Nacional.

O relator também reduziu a zero as alíquotas do IBS e da CBS sobre o fornecimento de medicamentos registrados na Anvisa, quando adquiridos por órgãos da administração pública direta, autarquias e fundações públicas.

Entre os medicamentos e dispositivos que terão 60% de desconto na alíquota, o relator incluiu produtos de Home Care, aqueles utilizados para tratamentos de idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida quando tratadas em casa; além de serviços de esterilização e instrumentação cirúrgica.

Armas e munições

Braga acrescentou novamente as armas e munições no imposto seletivo, que irá recair sobre produtos ou serviços que trazem prejuízos à saúde e ao meio ambiente. Os itens estavam no texto original do governo, mas foram retirados pelos deputados no texto aprovado na Câmara dos Deputados.

Não irão pagar imposto seletivo as armas e munições que forem destinadas às Forças Armadas ou aos órgãos de Segurança Pública.

— Essa é uma convicção pessoal minha, não sei se terá votos no Senado para aprovar, ou na Câmara. Eu não colocaria a cabeça no travesseiro, com tranquilidade, se eu não manifestasse claramente minha posição. Minha razão não é ideológica, é de consciência — disse Braga.

Ele também manteve o imposto seletivo sobre bens minerais, deixando claro que o tributo deve ser aplicado na extração do produto, independentemente da destinação do item, com percentual máximo de 0,25%.

Para os cigarros, o relator colocou uma transição escalonada de alíquota, entre 2029 até 2033, para incorporar, progressivamente, o diferencial entre as alíquotas de ICMS incidentes sobre esses produtos.

Já em relação às bebidas alcoólicas, Braga estabeleceu que os produtores artesanais poderão ter que pagar um imposto seletivo menor, a ser estabelecido em lei ordinária.

Também foi mantido o imposto seletivo para apostas on-line ou física, veículos, embarcações, aeronaves e bebidas açucaradas.

Imóveis

O relator aumentou o desconto sobre a alíquota geral do imposto para 50% nas transações do mercado imobiliário. Antes, a redução de alíquota prevista no texto da Câmara era de 40%. O relator, Eduardo Braga (MDB-AM), também criou um limite para que pessoas físicas que tenham imóveis de aluguel sejam isentas do imposto.

As pessoas físicas que tenham imóveis de aluguel serão isentas do pagamento de imposto sobre consumo, desde que arrecadem menos de R\$ 240 mil por ano com as locações e tenham menos de três imóveis alugados. A partir desses limites, o locador, mesmo sendo pessoa física, terá de incluir o IVA sobre o cálculo de locação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/12/2024

'SABESP SERÁ UMA DAS CINCO MAIORES INVESTIDAS NO BRASIL', DIZ NOVO PRESIDENTE

Em entrevista ao GLOBO, Carlos Piani, que assumiu a gestão da companhia de saneamento em outubro, afirma ainda que alguns departamentos podem operar com menos gente

Por João Sorima Neto e Pedro Carvalho — São Paulo

Há apenas dois meses à frente da Sabesp, companhia de saneamento paulista que foi privatizada em julho, o executivo Carlos Piani, ex-CEO e ex-presidente do Conselho de Administração da Equatorial Energia (que agora é a acionista de referência da Sabesp) diz que a nova gestão já vem "limpando" alguns erros da gestão pública na companhia.



Carlos Piani: novo CEO assumiu há dois meses e já contratou 25% das obras da primeira fase de universalização dos serviços de água e esgoto — Foto: Maria Isabel Oliveira/O Globo

Nesse curto período, por exemplo, a Sabesp já contratou 25% das obras anunciadas para a primeira fase do projeto de universalização do saneamento em São Paulo, coisa que antes levava até um ano. Ele deu a seguinte entrevista ao GLOBO.

O que já está mudando na gestão da companhia?

Estamos aqui há 60 dias e nosso foco foi contratar 25% do volume de obras (anunciadas para a universalização do saneamento em SP), e grande parte delas vai acontecer no ano que vem. Mas tem obras contratadas até 2026, 2027... Esse é um grande passo para expandir as estações de tratamento de esgoto necessárias para conectar os indivíduos à rede. Não adianta a gente investir sem expandir isso.

A empresa sempre foi elogiada por sua eficiência, corpo técnico competente. O que a privatização pode trazer de melhoria para a Sabesp?

Tinha alguns erros internos que a gente está limpando. Para atingir esses investimentos, temos que fazer muita coisa rápida, que no âmbito público é muito difícil. Antes, para contratar qualquer obra, levava de seis meses a um ano para licitar, se ninguém entrasse com liminar.

Agora, as amarras diminuíram bastante. O preço (das obras) é muito importante, porque ele impacta tarifa. Quando chegamos, havia poucos projetos sendo oferecidos no mercado...

O que isso significa na prática?

O mercado precisava com menos informação. E tinha a questão de tempo. Era mais fácil colocar um projeto dentro do projeto como um todo e isso resultava num custo de investimento um pouco maior. E no ambiente público há toda uma preocupação com responsabilidade.

A contratação exigia todo um seguro, garantindo todo o risco existente... Isso ia para o preço. Sendo privado, a gente consegue fazer mais rápido e com um custo menor. Além disso, a Sabesp não fazia uma contratação de pessoas há mais de dez anos e vai ter que reaprender a contratar.

Vai ter aumento ou redução de pessoal? Por exemplo, um programa de demissão incentivada...

Nem eu sei qual vai ser a mudança no final. Mas tem áreas que podem operar menores. É inegável, e temos que endereçar isso abertamente. Mas tem outras áreas que têm que crescer. A parte de compras, por exemplo: a Sabesp investiu R\$ 6 bilhões ano passado e agora vamos investir R\$ 12 bilhões anualmente.

A empresa não tem experiência de contratação em ambiente privado. Eu criei uma diretoria de compras, e quando se cria um cargo sempre vem a estrutura.

Ou seja, a nova gestão ainda está observando...

Vamos observando ao longo do tempo. Hoje, a Sabesp tem 10,5 mil funcionários. A gente vai ter que se adaptar. Tem áreas que vão crescer, tem áreas que vão ter que ser mais eficientes. No "líquido" (saldo), vai ser mais eficiente.

Mudou algo em termos de investimento até a universalização?

Fizemos um anúncio de R\$ 15 bilhões na última sexta-feira, mais ou menos 15% de todo o investimento previsto. Antes da privatização, o estado estimava um volume de R\$ 68 bilhões (para a universalização). A gente tem falado em "mais de R\$ 60 bilhões", porque tem alguma eficiência (a ser capturada), não sabemos de quanto ainda.



Mas vai ser mais de R\$ 60 bilhões, com certeza. Com isso, a Sabesp será provavelmente uma das cinco maiores investidoras no Brasil nos próximos cinco anos. E isso tudo só no estado de São Paulo. O impacto na economia local é muito relevante, em contratação de mão de obras, geração de emprego.

Quanto desse investimento anunciado vai para o programa Integra Tietê, que prevê a a despoluição e revitalização de todo o rio?

Mais de 50% desse pacote de obras que anunciamos estão ligados ao programa de governo Integra Tietê. (A despoluição do rio) é uma demanda antiga do estado, que vários governantes tentaram e por várias razões tiveram dificuldade.

Esses investimentos vão atingir mais de 4 milhões de pessoas ao longo da universalização, o que representa 1,5 milhão de domicílios. Mas temos outras áreas de investimento, na Baixada Santista, interior do estado.

As revisões tarifárias passam a ser anuais (eram plurianuais). Qual é o impacto disso para o consumidor?

A lógica da privatização é que a tarifa, para quem não pode pagar, não subirá mais do que subiria enquanto estatal. E qual é a mágica? Basicamente uma mudança regulatória. Antes da privatização, como a empresa geralmente não tinha recursos, a companhia dizia "vou investir" e a tarifa já subia antes de o investimento acontecer, para gerar os fundos.

Agora, a Sabesp tem que investir antes de ser remunerada e quem banca esse capital de giro é o concessionário. Isso gerou no curto prazo uma queda de tarifa, 1% para todo mundo e 10% para a tarifa social.

Como vai ser usado o fundo de Apoio à Universalização do Saneamento Básico no Estado de São Paulo (FAUSP)?

Diferentemente de outros processos de privatização, o governo criou um fundo, financiado com 30% dos recursos da privatização, com 100% dos dividendos e temporariamente e com um percentual da tarifa. Esse fundo faz a modicidade tarifária. Havia uma estimativa de tarifa se a Sabesp continuasse pública.

Em algum momento, se a tarifa no modelo já privatizado for superior à essa previsão, os recursos do fundo são usados para garantir a modicidade. O fundo vai caminhando até o momento em que as duas tarifas vão se emparelhar, a privada e a pública. Não sabemos exatamente quando. Mas, durante todo esse tempo, há um colchão.

Mas há a garantia de que a tarifa estará atrelada ao que seria a tarifa pública nesse período?

Essa certeza depende da combinação de duas variáveis. A velocidade que a companhia vai investir e a velocidade do pagamento de dividendos, que é a principal fonte, de longo prazo, do financiamento desse fundo. Os recursos do fundo não são ilimitados. Até a universalização, a privatização foi feita para que isso fosse garantido.

E depois?

Serviço público, no mundo inteiro, remunera investimento feito. Então, é um mito achar que vai aumentar investimento e a tarifa não vai subir. Isso não existe. Esse mecanismo (do fundo) gerou a modicidade. Mas, nós, como cidadãos, querer que melhore o serviço público, que aumente o investimento, sem aumentar a tarifa, alguém está pagando essa conta. Nesse cenário, quem está pagando essa conta é o estado.

Ele pegou o dinheiro recebido da venda das ações da Sabesp e tirou do bolso para garantir a modicidade da tarifa nesse momento de maior investimento. Porque a tarifa aumentaria como aumentou no mundo inteiro. Ou, então, ninguém vem investir (no setor).

Como é ter um sócio como o governo? Antes da privatização, os analistas diziam que isso poderia ser um ponto de atrito...

Quando se faz investimento onde se é minoritário ou tem sociedade, é importante definir as regras de relacionamento antes. O contrato definiu as regras do jogo. Isso nos dá conforto independente do governo da ocasião para este relacionamento. Temos um arcabouço legal e a regra é robusta e protege o investidor.

Houve só um concorrente na privatização e a ação que estava em R\$ 67 hoje está em R\$ 90. Por que não houve disputa maior, na sua avaliação?

O sucesso ou insucesso da privatização vai ser medido no final de 2029 (quando está prevista a universalização do serviço). O objetivo do governo não era vender a empresa, mas universalizar os serviços. Não fez um leilão para alguém comprar 100% da companhia, mas, sim, para pulverizar o controle. Claro, tem uma questão de conjuntura, mas o mercado gostou tanto dessa opção que a ação subiu barbaramente. Não sei se com outra proposta aconteceria isso.

Temos visto problemas em serviços privatizados em São Paulo, como distribuição de energia, trens, agora cemitérios. Qual a garantia de que isso não vai acontecer na água?

O contrato que foi assinado viu a evolução de outros setores. A quantidade de obrigações, salvaguardas...E o Estado está sentado à mesa. Tem 18% da companhia e três conselheiros no Conselho de Administração. E, da nossa parte, a gente aprende por reflexão.

É melhor aprender com o que está acontecendo com os outros. A gente acertou mais do errou, mas temos nossa parcela de erro (em outras concessões). Levamos os acertos e os erros para não os repetir. Eu não consigo garantir que a gente não vai errar, mas temos mais chance de errar menos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/12/2024

NÚMERO 2 DE HADDAD DIZ QUE GOVERNO ESPERA APROVAÇÃO DE PROJETOS DO PACOTE FISCAL NESTA SEMANA NA CÂMARA

Clima no Congresso é de insatisfação com emendas bloqueadas por decisão de Flávio Dino, do STF
Por Gabriel Sabóia — Brasília



O secretário-executivo da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Diogo Zacarias/MF

O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, disse nesta segunda-feira que o governo espera aprovar os projetos de lei que compõem o pacote de corte de gastos ainda nesta semana na Câmara dos Deputados.

Parlamentares têm dito que não irão votar os projetos do pacote econômico enquanto não houver o pagamento das emendas parlamentares bloqueadas pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino. Durigan afirmou que o governo se esforça para cumprir o acordo com o Congresso e liberar os recursos, apesar da decisão de Dino.

— Queremos fazer com que as coisas avancem ainda neste ano, esperamos que o pacote seja votado nesta semana (e não na semana que vem). Em relação às emendas, há uma incerteza gerada pela decisão do Supremo, mas a Advocacia Geral da União está fazendo uma interpretação com força executória dessa decisão e a Secretaria do Tesouro vai executar com base na interpretação da AGU — disse Durigan, número 2 de Fernando Haddad no Ministério da Fazenda, antes de reunião com deputados governistas.

Dino negou o pedido de reconsideração da Advocacia-Geral da União (AGU) sobre trechos da decisão que liberou a retomada do pagamento das emendas parlamentares. O ministro negou

integralmente o pedido feito pela União, visto como uma tentativa de arrefecer os ânimos entre o Congresso e o Executivo.

No despacho em que rejeita o pedido da AGU, Dino diz que "não há o que reconsiderar", uma vez que as determinações do ministro, que foram referendadas pelo plenário do STF, "derivam diretamente da Constituição", da Lei de Responsabilidade Fiscal e da lei que disciplina as emendas parlamentares.

Mais cedo, no Senado, a leitura do parecer da reforma tributária foi cancelada na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), sob a presidência do senador de oposição Marcos Rogério (PL-RO). Rogério nega que tenha sido uma retaliação e justifica o encerramento por falta de quórum. Apesar disso, três senadores da oposição e da base do governo viram um ato de protesto sobre a situação das emendas.

Na semana passada, a Secretaria de Relações Institucionais pediu ao Ministério da Fazenda a liberação de R\$ 7,8 bilhões para realizar o pagamento nos próximos dias de emendas já empenhadas. Os repasses, no entanto, só devem se iniciar a partir de sexta-feira e cair nas contas das prefeituras na próxima semana.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/12/2024

COM PAUTA DA CÂMARA CONCENTRADA EM SEGURANÇA PÚBLICA, PACOTE FISCAL SUBIU NO TELHADO

Por Malu Gaspar — Rio



Ministro da Fazenda, Fernando Haddad se reúne com o Presidente Lula no Palácio do Planalto. — Foto: Brenno Carvalho/ Agência O Globo

fiscal.

Diante da divergência do Congresso com o Supremo em relação às regras para a liberação das emendas PIX, a pauta de votações da Câmara para esta semana passou a prever apenas discussões e votações com relação à segurança pública. Os líderes partidários também já decidiram que, a menos que haja alguma mudança radical no cenário, nesta semana não haverá nenhum avanço no Parlamento em relação ao pacote

Se isso acontecer, sobrará apenas uma semana para o Congresso discutir, deliberar e votar todo o pacote fiscal e a lei de Diretrizes Orçamentárias. É um prazo considerado inviável por técnicos e líderes partidários, para quem a última decisão do ministro do Supremo Flávio Dino, que negou o pedido de reconsideração da Advocacia-Geral da União (AGU) sobre trechos da decisão que liberou a retomada do pagamento das emendas parlamentares.

Na semana passada, numa tentativa de destravar a pauta da Câmara para o pacote, a Secretaria de Relações Institucionais do Palácio do Planalto ordenou a liberação de R\$ 8 bilhões em emendas. Mas desde então nada foi pago.

Auxiliares de Lula afirmam que os gestores dos ministérios estão se recusando a liberar recursos sem o cumprimento das exigências do Supremo, o que provocou a retaliação por parte dos parlamentares.

Interlocutores de Arthur Lira dizem que, por ele, o pacote fiscal seria votado. Mas não há clima no Congresso para começar nenhuma discussão sem a liberação das emendas.

Na ordem do dia distribuída nesta segunda-feira, há 21 projetos de lei, dos quais cinco com discussão em regime de urgência. Todos são relacionados a temas de segurança pública e nenhum tem a ver com o pacote fiscal.

Segundo apurei com líderes partidários, eles receberam no sábado (7) a informação de que Dino não atenderia o pedido da AGU para flexibilizar as regras para a aplicação das emendas parlamentares, e desde então já se articularam para retirar da pauta os temas do pacote fiscal.

Diante do impasse, Lula se reuniu no final da tarde no Palácio do Planalto com Arthur Lira, presidente da Câmara, e com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, para tentar encontrar uma solução.

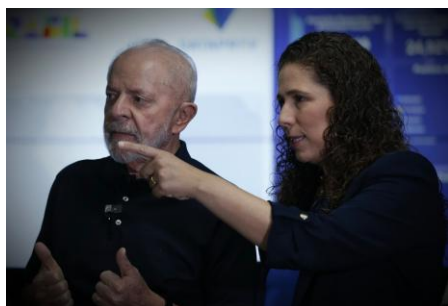
Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/12/2024

GOVERNO ANUNCIA MEDIDAS PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA DE ESTATAIS DO TESOIRO

Lula assina três decretos para modernizar governança das empresas

Por Karolini Bandeira — Brasília



CNU - O presidente Lula e a ministra da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck, na sala de monitoramento do Concurso Nacional Unificado — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou nesta segunda-feira três decretos que visam modernizar a governança das empresas estatais e reduzir a dependência do Tesouro Nacional.

Hoje, 17 estatais são dependentes do Tesouro. A lista inclui empresas como a Embrapa, que realiza pesquisas na área agropecuária, a Codevasf, responsável por obras públicas em cidades do interior do país, e a Conab, que gerencia os estoques públicos de produtos agrícolas.

Um dos decretos assinados prevê programa de formação continuada de conselheiros e dirigentes das estatais. Outro, cria uma rede que reúne todos os 16 ministérios supervisores e todas as estatais para facilitar uma ação coordenada. O terceiro altera a Comissão Interministerial de Governança Corporativa e de Administração de Participações Societárias da União (CGPAR), composta por Casa Civil, Fazenda e Gestão, que fixa diretrizes para a atuação das estatais federais.

O governo também irá contratar, junto com as estatais, consultorias para ajudar no processo de reestruturação.

— Nem todas as empresas vão se tornar independentes (do Tesouro). Mas a ideia é aumentar a receita — afirmou a ministra de Gestão e Inovação, Esther Dweck, após reunião no Palácio do Planalto.

As medidas vão na linha de dois projetos enviados pelo governo federal em outubro ao Congresso. Os PLs abrem possibilidade de as receitas geradas pelas estatais que dependem do Tesouro Nacional possam ser mantidas dentro do caixa da empresa, em vez de repassadas aos cofres da União. Com esses recursos, as estatais poderiam financiar parte de seus investimentos.

Pela proposta, as estatais dependentes que demonstrarem condições de alcançar autonomia financeira deixariam de compor o chamado Orçamento Fiscal e da Seguridade Social, sujeito ao limite de gastos.

A ideia é que aquelas que firmarem um "contrato de gestão" migrem para o Orçamento de Investimentos, onde estão as empresas independentes, como a Petrobras e o BNDES, mesmo que ainda dependam do Tesouro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/12/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MULTINACIONAL BELGA QUE FAZ ESTRUTURAS DE AÇO INVESTE R\$ 60 MILHÕES NO BRASIL

Frisomat vai triplicar capacidade de produção de fábrica no interior de São Paulo

Por Cristiane Barbieri (Broadcast)



Empresa pretende atender à demanda por espaços maiores nos mercados de logística, mineração, agronegócio, aviação e energia Foto: Divulgação/Frisomat

Multinacional belga especializada em soluções pré-fabricadas de aço, o Grupo Frisomat está investindo R\$ 60 milhões na expansão de sua fábrica no Brasil, em Monte Mor, no interior de São Paulo. Com o aporte, a unidade brasileira irá triplicar sua capacidade de produção e poderá fabricar galpões com até 60 metros de vão livre (largura sem sustentação intermediária). Atualmente, os vãos livres que fabrica são de até 25

metros.

Com isso, a empresa pretende atender à demanda por espaços maiores nos mercados de logística, mineração, agronegócio, aviação e energia. A Frisomat espera que a nova estrutura esteja em funcionamento no fim de 2026.

Com faturamento de 60 milhões de euros (cerca de R\$ 360 milhões), o grupo está presente em mais de 100 países. O Brasil responde por 8% de sua receita e a expectativa é que, com o investimento, o percentual cresça. A intenção é fazer com que a fábrica brasileira, parte do grupo desde 2011, se torne uma plataforma de exportação para outros países da América Latina. A empresa pretende criar também uma rede de representantes regionais para expandir os negócios no País.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/12/2024

EMENDAS AMEAÇAM PACOTE DE CORTE DE GASTOS NA CÂMARA; GOVERNO CORRE PARA LIBERAR PAGAMENTOS

Deputados exigem liberação de recursos para votar pacote fiscal; governo depende de aprovação para limitar crescimento do salário mínimo e contar com economia de despesas em 2025

Por Daniel Weterman e Alvaro Gribel

BRASÍLIA – A decisão do ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), mantendo algumas exigências para a liberação de emendas parlamentares, bem como a falta de pagamento de recursos de interesse dos congressistas, ameaça a votação do pacote de corte de gastos na Câmara, aumentando o risco de as medidas não serem aprovadas neste ano.

Após o anúncio do pacote pelo governo, os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e Rodrigo Pacheco (PSD-MG), disseram que dariam “celeridade” à tramitação das medidas no Congresso. Na semana passada, os deputados aprovaram a urgência de dois projetos do pacote, acelerando a

tramitação na Câmara. Os parlamentares, no entanto, ainda não se comprometeram com o conteúdo do pacote.

Lira iria se reunir com líderes da Casa para discutir o cenário ainda nesta segunda-feira, 9. Ainda não há uma decisão sobre quando pautar as medidas de contenção de gastos.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) durante a Cerimônia Nova Indústria Brasil, no dia 3 de dezembro. Atrás, o vice-presidente Geraldo Alckmin. Foto: Wilton Junior/Estadão

As duas propostas que tiveram a urgência aprovada incluem mudanças no salário mínimo, no Bolsa Família, no Benefício de Prestação Continuada (BPC) e nas emendas parlamentares. A urgência de um dos projetos passou com apenas três votos acima do necessário.

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) do pacote, que inclui mudanças no Fundo de Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb) e nos supersalários, ainda está parada. Até mesmo no PT, partido do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, há resistência em aprovar as medidas.

O ministro Flávio Dino liberou o pagamento de emendas parlamentares que estavam travadas desde agosto, mas colocou algumas exigências com as quais o Congresso não concordou. Por exemplo: o governo só deve pagar emenda Pix quando o prefeito que receber o recurso falar onde vai usar o dinheiro e quando algum ministério do Poder Executivo concordar, coisas que hoje não acontecem. O magistrado abriu uma exceção para os pagamentos pendentes de 2024.

Nesta segunda-feira, 9, Dino rejeitou integralmente um recurso da Advocacia-Geral da União (AGU), que representa o governo no processo e pedia para rever as exigências, e manteve a determinação anterior, aumentando ainda mais a insatisfação do Congresso.

O governo Lula, após a decisão da semana passada, prometeu pagar aproximadamente R\$ 8 bilhões emendas. Parlamentares esperavam que o dinheiro caísse na conta das prefeituras e dos governos estaduais na sexta-feira, 6, o que não aconteceu. Agora, interlocutores do Palácio do Planalto dizem que o repasse poderia ser feito ainda nesta segunda-feira, 9.

Deputados exigem o pagamento dessa parcela para votar o pacote fiscal. Mas não é só dessa parcela. Há R\$ 25 bilhões em emendas de 2024 que ainda não foram pagas em função da determinação do STF. Além disso, há sobras do orçamento secreto, esquema revelado pelo Estadão criado no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro, que também estão travadas. Para essa fatia, a determinação do Supremo e a decisão do Poder Executivo é só pagar quando os nomes dos parlamentares beneficiados estiverem identificados e divulgados.

“Neste momento o governo não tem maioria para aprovar o corte de gastos. Não é que a gente não queira cortar gastos, mas não queremos cortar em cima do salário mínimo e do BPC”, diz o deputado Domingos Sávio (PL-MG). “Soma-se a isso um verdadeiro trapalhão que o governo colocou no STF, que está querendo ajudar o governo mas em vez de ajudar está atrapalhando”, afirma o parlamentar, ao falar sobre o ministro Flávio Dino.

Além do pacote, o impasse sobre as emendas compromete a votação da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei Orçamentária Anual (LOA), que autorizam o governo a gastar em 2025 e definem para onde vai o dinheiro.

O presidente da Comissão Mista de Orçamentos (CMO), deputado Julio Arcoverde (PP-PI), afirma que a LDO e a LOA serão votadas no colegiado, mas só na semana que vem, a última do ano no Congresso. “Tem que começar a pagar porque o povo que faz obra está desempregado. O



importante é liberar o que está bloqueado este ano e todo mundo se adapta para o que vem”, diz Arcoverde.

Em relação ao pacote fiscal, o presidente da CMO diz que a história é outra. Mesmo que o Legislativo aprove o Orçamento de 2025, não há a mesma garantia para o corte de gastos. Conforme o Estadão revelou, o governo e o Congresso abriram caminho para aprovar a lei orçamentária sem incorporar as medidas de ajuste fiscal.

“Para o pacote, o clima não está bom. O próprio presidente (Arthur Lira) falou que o governo não tinha votos nem para aprovar a urgência. Existe uma certa dificuldade”, afirma Arcoverde.

A Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República, responsável pela articulação política do governo com o Congresso, foi procurada pela reportagem, mas não se manifestou.

Governo depende de aprovação neste ano para limitar ganho do salário mínimo em 2025, diz economista

A votação do pacote só em 2025 entrou no radar de parlamentares e do mercado financeiro. O governo avalia que é possível votar pelo menos dois projetos ainda neste mês, mesmo com desidratação, deixando a PEC para o próximo ano.

Na visão do economista Tiago Sbardelotto, da XP Investimentos, de todas as medidas do pacote fiscal, a que mais preocupa em termos de atraso de votação pelo Congresso é a que estabelece um teto para o aumento do salário mínimo. A proposta enviada pelo governo mantém a correção do benefício pela inflação mais a variação do PIB de dois anos antes, mas limita esse crescimento às travas do arcabouço fiscal, ou seja: pode crescer no mínimo 0,6% e no máximo 2,5% ao ano acima da inflação.

O projeto de lei que estabeleceu a nova política de correção do mínimo determina que o valor precisa ser reajustado em 1º de janeiro de cada ano.

Como a Constituição impede cortes no salário mínimo, se ele entrar em vigor no início de 2025 corrigido pelo crescimento do PIB de 2023, a equipe econômica não poderá alterar o número. Na semana passada, o IBGE revisou de 2,9% para 3,2% o crescimento da economia neste ano. O teto de 2,5%, como estabelece o projeto de lei, representaria uma economia de R\$ 5,3 bilhões, segundo Sbardelotto.

“Se não mudar a regra até o final deste ano, o governo terá de seguir a legislação vigente, que determina a correção pelo PIB de 2023. A nova regra faria com que o salário mínimo fosse de R\$ 1.515, e não R\$ 1.526. Essa diferença representa uma economia de R\$ 5,3 bilhões”, diz o economista.

Uma saída, diz, seria o governo editar uma Medida Provisória, até 31 de dezembro, para fazer a regra entrar em vigor e dar mais tempo ao Congresso.

Para as demais propostas, o economista explica que não existe regra de anterioridade, ou seja, elas passariam a vigorar no momento em que fossem aprovadas pelo Congresso e sancionadas pelo Executivo. A perda, nesse caso, seria proporcional aos meses já transcorridos do ano.

“Se o Congresso não fizer sessão extraordinária, só teríamos votação em fevereiro do ano que vem. E aí, se perdemos dois ou três meses de efeito das medidas. Exceto pelo salário mínimo, não haveria problema em votar no ano que vem. Haveria alguma perda de efeito, mas limitado”, afirma.

Governo promete mostrar nome dos parlamentares beneficiados por orçamento secreto em ‘dois cliques’

Para atender o STF e resolver a insatisfação dos parlamentares, o governo corre para dar andamento ao pagamento de emendas parlamentares. Além de destravar os recursos de 2024, o governo propôs ao STF publicar todas as informações enviadas pelo Congresso à Corte com o nome dos padrinhos do orçamento secreto e das emendas de comissão, que herdaram parte do esquema.

Os documentos, porém, não são suficientes para dar transparência total às emendas. O ministro Flávio Dino pontuou nas decisões que os dados enviados até o momento não dão conta de identificar todos os congressistas beneficiados

A Controladoria-Geral da União (CGU) preparou o Portal da Transparência para mostrar o nome dos parlamentares e sugeriu colocar no ar tudo que o Congresso já enviou ao STF, mesmo faltando uma parte – que dependeria da continuidade das tratativas e dos envios dos documentos.

A AGU enviou a sugestão a Dino. De acordo com o órgão do governo, o nome dos parlamentares vai aparecer no Portal da Transparência com “dois cliques” de consulta dentro do ambiente onde é exibida a emenda. Sobre esse ponto, o ministro do STF ainda não tomou uma decisão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/12/2024

PETROBRAS FECHA 2024 COM 43 ADITIVOS EM CONTRATOS PARA REDUZIR PREÇO DE GÁS A DISTRIBUIDORAS

Segundo analistas ouvidos pelo ‘Estadão/Broadcast’, o movimento é um sintoma da abertura do mercado e da migração crescente de grandes consumidores para o mercado livre
Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - A Petrobras vai fechar o ano de 2024 tendo chegado a 43 aditivos contratuais com 13 distribuidoras locais de gás natural para descontos nos preços da molécula, apurou o Estadão/Broadcast. O movimento, dizem fontes da companhia, está em linha com as diretrizes do Ministério de Minas e Energia de dinamizar o mercado de gás, para aumentar a oferta e, assim, baratear o fornecimento.

A redução de preço é concedida pela estatal para distribuidoras que retiram mais de 60% do volume de gás contratado em regimes “take or pay”, no qual a empresa contrata um determinado volume e paga uma espécie de multa relativa à parte não retirada.

Questionada, a Petrobras informou que o desconto médio do mecanismo de performance varia entre 5% e 10%, em função do perfil de consumo do cliente e do seu portfólio de contratos de suprimento. E que o ‘take or pay’ da Petrobras continua com a faixa mínima de 80% a 90%, sendo o restante flexível. O desconto, porém, vale para qualquer volume acima de 60%.



Especialistas definem o movimento da Petrobras como uma reação a uma situação de mercado mais competitiva Foto: André Valentim/Agência Petrobras

A Petrobras não informou as distribuidoras ora beneficiadas, mas, conforme apurou o Estadão/Broadcast, trata-se de Algás, CEG, CEG Rio, Compagás, Copergás, ESGás, MSGás, Necta, PBGás, Potigás, SCGás, Sergás e Sulgás.

Sintoma da abertura

Segundo analistas e fontes de mercado ouvidas pelo Estadão/Broadcast, o movimento da Petrobras é um sintoma da abertura do mercado de gás, que conta com cada vez mais fontes e comercializadoras, além da migração crescente de grandes consumidores para o mercado livre.



Um operador de mercado definiu o movimento como uma reação da Petrobras à uma situação de mercado mais competitiva, em que a companhia começa a se adaptar a um novo momento.

Mas Adrianno Lorenzon, da Abrace, reconhece o aspecto positivo da redução de preço no início da cadeia, que acaba repassada aos consumidores, mas define o movimento como ainda insuficiente ante as necessidades do mercado.

“Se o objetivo fosse de fato baixar preço, baixariam no contrato todo, e não apenas nos percentuais finais do contrato, como está acontecendo”, afirma. “Acaba sendo uma estratégia para limitar a concorrência de outras fontes ou migração para o mercado livre, e manter cativas as distribuidoras e seus clientes”, aponta. Uma fonte reconhece se tratar de um esforço que também observa as necessidades de mercado da Petrobras, “como não poderia deixar de ser”.

Fontes alternativas à Petrobras hoje, no Brasil, são grandes produtores como Shell, Galp, Brava Energia, além do gás importado da Bolívia e, no futuro, Argentina.

Oferta à frente da demanda

A diretora executiva de gás natural do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás Natural (IBP), Sylvie D'Apote avalia que o avanço do mercado de gás brasileiro no momento depende mais do avanço da demanda do que da oferta. E que, nesse último fundamento (oferta), é preciso ir além da discussão de preço para se chegar a novos modelos de contratos que permitam maior flexibilidade aos contratantes, seja distribuidora ou cliente final.

“Já vemos boa diversificação de fontes. A parte da oferta está correndo e todo dia aprendemos o nome de uma nova comercializadora. Mas ainda falta competição pelo lado da demanda. O anúncio de novos clientes livres grandes ainda é lento”, diz D'Apote. Um gargalo, diz, é a regulamentação do mercado livre, que acontece a nível estadual. Várias unidades da federação, lembra, ainda limitam a iniciativa privada à condição de cliente cativo de distribuidoras.

O gerente executivo do IBP, Tiago Santovito, aponta como outra dificuldade é a rigidez dos contratos de transporte e distribuição, ainda pouco flexíveis na comparação com o fornecimento. No mercado livre, o consumidor final tem de providenciar não só a molécula com produtor, mas todo seu caminho até o ponto de consumo.

“Esses dois elos ainda não têm muita flexibilidade, não tem. A molécula já tem muito mais. Cada vez mais, os grandes clientes vão tentar ter um portfólio de fornecimento, e não ficar restrito a um só contrato. Podem ser vários ou um contrato com comercializadora que tenha seu próprio portfólio”, descreve.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/12/2024

GOVERNO LULA TEM DE APROVAR UMA MEDIDA POR DIA ATÉ O FIM DO ANO PARA ENTREGAR AGENDA ECONÔMICA

São dez propostas de interesse do Poder Executivo no radar e, como o Congresso só tem dez dias úteis até entrar em recesso, calendário exige aprovação de praticamente uma proposta por dia

Por Daniel Weterman e Mariana Carneiro

BRASÍLIA – O governo Lula terá dez dias úteis para aprovar os projetos apresentados pela equipe econômica, liderada pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ainda este ano. Ao todo, são dez propostas de interesse do Poder Executivo no radar. Como o Congresso só tem dez dias úteis até entrar em recesso parlamentar, o calendário exige a aprovação de praticamente uma proposta por dia.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, durante o fórum JOTA, em Brasília. Foto: Wilton Junior/Estadão

Pacote de corte de gastos

O desafio começa na aprovação do pacote de corte de gastos, que está dividido em três propostas e atualmente tramita na Câmara. Os deputados aprovaram a urgência de dois projetos, que alteram a regra do salário mínimo e mexem no acesso a programas sociais, mas ainda há a necessidade da votação do conteúdo.

Além disso, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) com mudanças no Benefício de Prestação Continuada (BPC), no abono salarial e no Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb) ainda não foi analisada. Em entrevista ao Estadão, o líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (PT-AP), admitiu a possibilidade de a votação da PEC ficar para 2025.

“A missão que nos foi designada foi aprovar neste ano. É um período muito curto, mas a urgência e a emergência da situação fiscal internacional, as intempéries que vamos ter, sobretudo com a posse de Donald Trump nos Estados Unidos, nos impõem a necessidade de aprovar logo”, disse Randolfe. “Queríamos aprovar as três medidas neste ano, mas se conseguirmos pelo menos aprovar as duas primeiras, será uma grande vitória da equipe econômica e da coordenação política do governo.”

A equipe econômica também corre para enviar o projeto de lei que mexe na aposentadoria especial dos militares, mas um impasse com os integrantes das Forças Armadas envolvendo a transição para a idade mínima de 55 anos ainda trava o envio da proposta. Além disso, o combate aos supersalários, que entrou na PEC, ainda precisará de uma lei complementar para definir as regras para a remuneração do funcionalismo público.

Líder do União Brasil no Senado, Efraim Filho (PB) afirma que os senadores aguardam o avanço do debate sobre o conteúdo dos projetos do ajuste fiscal na Câmara para se posicionar.

“Se a Câmara votar, o Senado fará o esforço para concluir a votação ainda neste ano. Ninguém está se antecipando à análise e discussão porque está esperando para saber o que sai da Câmara. Mesmo que vá para a última semana, estará sendo acompanhado pari passu pelo Senado”, afirmou.

Orçamento

Paralelamente ao pacote, o Congresso ainda não votou a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA), que definem as regras das contas públicas e para onde vai o dinheiro da União. Sem a LDO, o governo começaria o próximo ano sem nenhuma autorização para gastar, causando um apagão na máquina pública.

O Congresso ameaçou deixar o projeto de lado após o Supremo Tribunal Federal (STF) suspender o pagamento de emendas parlamentares, mas o clima mudou após a Corte revisar a decisão.

Na semana passada, a Comissão Mista de Orçamentos (CMO) do Congresso aprovou os relatórios preliminares da LDO e da LOA. A expectativa é que as votações sejam concluídas até o dia 19 de dezembro no colegiado e no plenário do Legislativo, ainda com uma margem para votação no dia 20, antes de os parlamentares saírem de férias.

“Estou lavrando o relatório do Orçamento independente do pacote fiscal, tanto do lado das receitas quanto no das despesas”, diz Angelo Coronel (PSD-BA), relator da peça orçamentária de 2025.

Procurado, o Ministério do Planejamento afirmou que a aprovação da LDO ainda neste ano é “indispensável para assegurar o uso dos recursos públicos para pagamento de quaisquer despesas, obrigatórias ou discricionárias, no exercício de 2025, a fim de evitar a paralisação do governo e se dar continuidade aos serviços prestados à sociedade”.



“O Congresso Nacional tem ciência da importância dessa matéria e certamente não medirá esforços para deliberação do PLDO antes da finalização dessa sessão legislativa, como reiteradamente tem ocorrido em anos anteriores”, afirmou.

O Ministério da Fazenda não se manifestou.

Como mostrou o Estadão, Coronel não contabilizou a redução das despesas previstas com a eventual aprovação do pacote, tampouco as receitas projetadas com a taxa mais pesada sobre a Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) e os Juros sobre Capital Próprio (JCP), que constam em um projeto de lei que cria compensações para a desoneração da folha de pagamentos.

A proposta que prevê o aumento da tributação tramita na Câmara dos Deputados e perdeu, em outubro, o regime de urgência, que poderia fazê-lo furar fila na lista de votação. O Ministério da Fazenda previa arrecadar pouco mais de R\$ 20 bilhões com a iniciativa, mas a diminuição da previsão de receitas em R\$ 13,4 bilhões indica que o projeto perdeu tração no Congresso.

Coronel afirma que não seria possível contar com essa receita, uma vez que o projeto não avançou entre os parlamentares.

Sobre as emendas, a paralisia provocada pelo impasse no pagamento de emendas deve ser dissolvida a partir desta semana com o pagamento pelo governo federal de obras em andamento cujo padrinho já foi identificado, como exigido pelo ministro Flávio Dino. Segundo ele, o trâmite preparatório para a votação do Orçamento deve ser concluído até o dia 17 de dezembro.

Reforma tributária

Há ainda a regulamentação da reforma tributária no Senado. O relator do projeto, Eduardo Braga (MDB-AM), apresenta seu relatório nesta segunda-feira, 9, na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), com votação prevista para quarta-feira, 11.

Aprovada em julho pela Câmara, a primeira regulamentação da reforma tributária deverá sofrer alterações no Senado, o que obrigatoriamente fará com que o texto retorne para nova avaliação dos deputados. Com o prazo apertado, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), sugeriu que o texto fosse também apreciado pelo plenário na mesma quarta-feira, 11.

Mas senadores de oposição e integrantes de partidos da base do governo têm dificuldade em cumprir este calendário em razão de inúmeros pontos que contrariam o setor privado, como a incidência do Imposto Seletivo (chamado imposto do pecado) sobre bebidas açucaradas, bets e veículos elétricos, além de armas e produtos descartáveis de plástico não retornável, incluídos no relatório divulgado na manhã desta segunda.

“Vão fazer força para votar rápido, mas eu sou temeroso de que seja possível votar até o dia 19. Foram mais de 2 mil emendas ao projeto, vou tentar me aprofundar de segunda até quarta-feira”, afirma Angelo Coronel.

Nos bastidores, técnicos se queixam de que Braga não adiantou o conteúdo para análise prévia, o que fará com que a leitura seja feita nos dias posteriores à apresentação do relatório.

Haddad também pediu a aprovação de outros dois projetos da agenda microeconômica na próxima semana no Senado. Um é sobre a regulamentação de operadoras de infraestruturas do mercado financeiro no País, empresas que atuam em atividades desde a emissão de boletos até a negociação de ativos financeiros. Outro regulamenta o funcionamento de cooperativas de seguro.

Na fila de pendências, aparece ainda a sabatina de três nomes indicados para a diretoria do Banco Central - o mandato dos atuais diretores de Regulação e de Relacionamento, Cidadania e Supervisão de Conduta expira no fim do ano. E o terceiro vai assumir a diretoria de Política Monetária, hoje ocupada por Gabriel Galípolo, que será promovido a presidente da instituição em janeiro.

A previsão é que a sabatina ocorra nesta terça-feira, 10, na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado com posterior avaliação no plenário da Casa. Os três indicados começaram a fazer o chamado “beija-mão” com senadores apenas na última quarta-feira, o que é um prazo considerado curto e pode fazer com que tenham menos votos favoráveis, ainda que não se preveja um rejeição das indicações.

Veja a lista de medidas da agenda econômica do governo pendentes de aprovação no Congresso:

- Projeto de lei (PL) do pacote de corte de gastos
- Projeto de lei complementar (PLP) do pacote de corte de gastos
- PEC do pacote de corte de gastos
- Projeto que altera as regras da previdência dos militares (ainda não enviado)
- Projeto que combate os supersalários do funcionalismo (ainda não enviado)
- Primeiro projeto da regulamentação da reforma tributária
- Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025
- Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2025
- Projeto que aumenta a tributação de CSLL e JCP para compensar desoneração da folha
- Sabatina dos indicados para a diretoria do Banco Central

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/12/2024

‘A AMAZÔNIA PODE SER O VALE DO SILÍCIO DA BIOECONOMIA E O MUNDO ANSEIA POR ISSO’, DIZ CEO DA NATURA

Para João Paulo Ferreira, investimentos em inovação dentro da região amazônica são a chave para transformar biodiversidade brasileira em diferencial competitivo global

Por Shagaly Ferreira



Entrevista com João Paulo Ferreira - CEO da Natura

Por abrigar a maior biodiversidade do mundo, a Amazônia tem potencial para centralizar diversas frentes de pesquisa voltadas para as soluções verdes que o mundo tanto anseia. Com isso, diz o CEO da Natura, João Paulo Ferreira, a região pode se tornar o ‘Vale do Silício da bioeconomia’, principalmente se o poder público e o setor privado destinarem investimentos para esse fim e perceberem o quanto a iniciativa pode trazer um diferencial competitivo para o Brasil diante dos pares globais.

Ao mencionar o maior pólo tecnológico dos Estados Unidos, o executivo faz referência ao trabalho da Natura para promover um movimento semelhante no Brasil, com foco em bioinovação. No ano passado, a companhia investiu R\$ 292 milhões nessa área. Há 10 anos, a empresa iniciou as operações do Ecoparque, um complexo industrial e de pesquisa sediado em Benevides, município do Estado do Pará.

‘Só há um jeito de se conectar com a Amazônia: estando lá’, diz CEO da Natura

Companhia liderada por João Paulo Ferreira mantém centro de pesquisa e desenvolvimento no Pará, onde ocorrerá a COP-30 em 2025

Desde 2014, o centro se dedica à pesquisa de bioativos, práticas industriais sustentáveis e produtos bioinovadores. Segundo a empresa, o Ecoparque movimentou R\$1,2 bilhão na região amazônica nesse período. A previsão de Ferreira é que outro espaço de pesquisa, o Núcleo de Inovação Natura

Amazônia (NINA), situado no mesmo local, seja ampliado até novembro de 2025, período em que o Brasil sediará a 30.^a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP-30).

Até a realização da COP-30, o Estadão vai publicar uma série de entrevistas para discutir problemas e soluções para a sustentabilidade e a transição climática nos mais diversos setores da economia, e as expectativas dos principais representantes do setor empresarial e da economia sobre o evento.

A seguir, os principais trechos da entrevista:

A Natura nasceu no final dos anos 1960, focando na junção entre natureza e negócios, muito antes de as temáticas ESG ganharem a agenda pública. Isso trouxe algum tipo de diferencial para a empresa no mercado?

Sem dúvida. Foi uma coisa curiosa a sensibilidade do fundador da Natura (Antônio Luiz Seabra) em batizar a empresa com esse nome, em uma época na qual existia um fascínio por ingredientes sintéticos. Essa filosofia foi orientando a escolha de fazer negócio sempre buscando o que chamamos hoje de impacto positivo. Nós fomos para a Amazônia buscar na biodiversidade brasileira artigos de altíssima performance cosmética que só existem ali. Isso virou a nossa vantagem competitiva. Foi muito vanguardista esse posicionamento.

Há empresas que avançam pouco em sustentabilidade por entenderem que o tema envolve mais gastos do que retorno. O que poderia colaborar para modificar esse tipo de concepção?

Eu não concordo com o ponto de vista de que sustentabilidade e regeneração não são um diferencial apreciado pelos consumidores. Eles atribuem, sim, valor a práticas, produtos e serviços ambientalmente responsáveis. Se não fosse isso, a Natura não teria se tornado líder no mercado latino-americano de cosméticos. Mas é bem verdade que, se os aspectos socioambientais só forem levados em conta posteriormente, para remediar externalidades negativas, isso vai se tornar um pedágio. O caminho para que essa atuação seja um diferencial está na inovação e na capacidade de, na origem, gerar produtos que incorporem esses objetivos à sua concepção. Na Natura, um produto, ainda no laboratório, é avaliado sobre qual a sua pegada de carbono, qual renda vai gerar à rede de consultoras. Tudo isso é feito na prancheta e ajustado para que, ao mesmo tempo, possa equilibrar esses objetivos com os lucros. Esse é o segredo.

Qual o papel da inovação?

Pesquisa e desenvolvimento de ponta dedicados aos nossos diferenciais ambientais podem gerar uma vantagem competitiva gigante para o Brasil. Um objetivo que seria estimulante para o País, a partir da COP-30, é que nos posicionemos como líderes globais em serviços na bioeconomia, mas isso tem de vir da inovação. É claro que ajuda muito se o campo do jogo for nivelado. A Natura fez toda a sua história perseguindo essa filosofia empresarial porque achava que era o certo. Mas isso custa. Nós transformamos isso em vantagem de negócio, mas foi um investimento feito de forma voluntária. Mas o mundo não pode mais se permitir uma atuação voluntária no campo socioambiental. Internamente, já dissemos que sustentar o mundo como ele é hoje não é uma boa ideia. Nesse sentido, ter regulamentações, impostos, padrões contábeis que levem em conta a valoração de externalidades é super bem-vindo e vai gerar estímulo para que outras empresas busquem essa atuação, não por ser uma obrigação moral ou imposição legal, mas por ser fonte de inovação e vantagem competitiva.



João Paulo Ferreira é CEO da Natura Foto: Natura/Divulgação

Como a Natura tem atuado neste tipo de debate?

Esses temas são altamente complexos e dependem de atuação sistêmica. Nenhuma entidade individualmente consegue fazer uma transformação dessa intensidade. Portanto, é fundamental promover a colaboração entre a iniciativa privada e o governo, além do terceiro setor e das comunidades extrativistas. Nesse sentido, nós buscamos agir como um bom cidadão corporativo,

tentando colaborar com o debate. O próprio PL do mercado de carbono foi um debate em que, institucionalmente, a Natura se envolveu bastante. Igualmente, na regulamentação sobre a biodiversidade, a Natura participou. No ambiente internacional, começamos a trabalhar na Amazônia peruana, na colombiana, na equatoriana, tentando facilitar o encontro entre governos. E tem sido bastante frutífero tentar criar uma norma regulatória latino-americana para acesso à biodiversidade.

A empresa esteve representada na COP-29. Os resultados da conferência trouxeram otimismo ou apreensão?

Eu vi os movimentos da COP-29 na direção correta: criação e regulamentação do mercado global de carbono, definição de investimentos para compensações. Também é positivo o fato de que as últimas COPs tenham acontecido em países que são grandes produtores de combustíveis fósseis (Emirados Árabes e Azerbaijão). O fato de haver esse debate acontecendo ao redor do mundo, mesmo em países que são grandes produtores desses combustíveis, é bom. Isso mostra interesse genuíno da sociedade no tema, embora ainda haja dúvidas de como se organizar, através de mecanismos multilaterais, que têm se provado muito difíceis. Na COP-30, o Brasil viverá um momento histórico em que poderá se posicionar como um dos líderes, senão o líder mundial, na mudança para a economia de baixo carbono.



Ecoparque da Natura fica localizado no estado do Pará Foto: Natura/Divulgação

Muita gente espera que o Brasil apresente essas respostas, como soluções baseadas na natureza. Essa COP vai poder, de fato, trazer esses resultados?

O Brasil tem todas as condições para ser um líder global da bioeconomia. Tem vantagens comparativas e competitivas inigualáveis: uma matriz energética limpa, extensões enormes, abundância de produtos naturais, uma biodiversidade sub-aproveitada... todas as condições para liderar o mundo nas próximas décadas na transição, não só energética, como climática. Talvez, a COP-30 seja o equivalente ao que foi a Rio 92, potencialmente. E o fato de ela acontecer na Amazônia é muito emblemático. A urgência dessa transição e o reconhecimento da necessidade de mecanismos que remunerem os serviços ambientais vão ser um divisor de águas. Tudo está apontando para que a COP-30 seja um encontro a ser lembrado por muitos anos no futuro.

A Natura já tem fábricas na região onde ocorrerá a COP-30. A empresa está preparando algo relacionado a essas plantas para o evento?

Nós não somos visitantes na Amazônia. Estamos lá há 25 anos pesquisando, trabalhando com as comunidades extrativistas, que hoje são mais de 10 mil famílias. Será um prazer mostrar um pouco do nosso trabalho lá, de como nós transformamos esse potencial em produtos de alta performance valorizados por consumidores no mundo inteiro. Isso mostra que, mais do que um discurso retórico, a bioeconomia é uma realidade. Imagina quantos setores podem se beneficiar disso a partir de pesquisa e desenvolvimento no local. Então, simultâneo à COP, vamos inaugurar nosso mais novo centro de pesquisa e desenvolvimento na Amazônia. Já estamos estabelecidos lá em uma instalação muito moderna chamada Ecoparque, e chegou o momento de inaugurar um novo centro, dado o volume de investimentos que temos feito lá, e para poder receber pesquisadores de fora, que trabalhem não só para os interesses da Natura, mas para outros setores que possam orbitar ao redor daquele ambiente que, carinhosamente, queremos que seja o Vale do Silício da biodiversidade.

Como os olhos do mundo voltados para Belém, é possível que mais empresas possam enxergar esse potencial?

A COP-30 tem, sim, o potencial de atrair outros setores para transformar essa vantagem da biodiversidade amazônica brasileira em vantagem competitiva. Talvez muitas empresas desconheçam o que é de fato operar (na Amazônia). Para muitas, existe, talvez, a imagem de uma floresta intocada. Não é isso a Amazônia. Para começo de conversa, são mais de 30 milhões de

peças vivendo lá. É a conexão com as pessoas que define o caminho para poder trabalhar, pesquisar e prospectar. Só tem um jeito de estabelecer essa conexão: estando lá. Acredito, portanto, que, ao vivenciar o que é a Amazônia, muitos vão se animar a fazer isso.

E como a Amazônia pode virar esse Vale do Silício?

Com a colaboração. Nós buscamos fazer isso quando criamos a ideia de um Ecoparque. Mesmo a Natureza estando presente lá há tanto tempo, somos poucas gotas nesse rio gigante que é a Amazônia. Só tem um jeito de fazer grande diferença, é atrair outros atores, criar espaços de encontro entre esses vários atores e ter colaboração do governo, da academia. Hoje, estamos fazendo, por exemplo, parcerias com o Banco Mundial, com o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), com outras empresas como o Fundo Vale, e fazendo mecanismos de financiamento muito inovadores baseados em contrapartidas ambientais. O mundo está ansioso por esse tipo de colaboração. Nós estaremos lá para tentar facilitar. Já tem muita coisa interessante acontecendo. A gente precisa dar visibilidade. Com isso, muito mais gente vai chegar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/12/2024

CONGRESSO E GOVERNO ABREM CAMINHO PARA APROVAR ORÇAMENTO DE 2025 SEM INCORPORAR CORTE DE GASTOS

Relator do Orçamento e líder do governo dizem que é possível ajustar gastos ao longo do ano que vem, com pacote fiscal e projeto orçamentário já aprovados e sancionados

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – O Congresso Nacional e o governo Lula abriram caminho para aprovar o Orçamento de 2025 sem incorporar os efeitos do pacote de corte de gastos apresentado pelo Poder Executivo na largada. Dessa forma, o Orçamento seria ajustado ao longo do próximo ano, se a economia de despesas de fato se concretizar e conforme for verificada nas contas públicas.



O pacote de Lula prevê uma contenção de gastos de R\$ 30,6 bilhões em 2025, incluindo a limitação do crescimento do salário mínimo, o pente-fino em programas sociais como o Bolsa Família e o Benefício de Prestação Continuada (BPC), a mudança na aposentadoria dos militares e a alteração no Fundo de Desenvolvimento Nacional da Educação Básica (Fundeb).

O relator-geral do Orçamento de 2025 no Congresso, senador Angelo Coronel (PSD-BA). Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

Até o momento, esse corte não está incorporado na proposta orçamentária do ano que vem. Tanto o pacote quanto o Orçamento devem ser votados pelo Congresso até o dia 20 de dezembro.

O relator-geral do Orçamento de 2025, senador Angelo Coronel (PSD-BA), apresentou nesta sexta-feira, 6, o parecer preliminar do projeto, que define as diretrizes gerais da proposta e foi aprovado na Comissão Mista de Orçamentos (CMO). Ele citou a apresentação do pacote do governo, mas manteve a programação de despesas inalterada, deixando em aberto a adequação no Congresso ou durante o ano que vem.

“Algumas questões relacionadas às receitas e despesas da União podem levar a que suas projeções sejam revistas durante a tramitação do projeto de lei orçamentária no Congresso Nacional, ou mesmo durante a execução dos orçamentos”, escreveu o relator. “As medidas que compõem o chamado pacote de corte de gastos estão sendo apresentadas no Congresso Nacional e podem alterar itens relevantes do Orçamento, em especial gastos obrigatórios nas áreas de previdência, assistência social, saúde e educação.”



Três fatores levam o governo e o Legislativo a considerar não incorporar as medidas na aprovação do Orçamento: o risco de desidratação do pacote, que ainda não foi aprovado; a incerteza sobre a economia real das medidas; e o temor de que, cortando a previsão de gastos agora, os parlamentares se apropriem do espaço para turbinar ainda mais as emendas parlamentares.

O líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (Rede-AP), afirmou que o ideal seria deixar o Orçamento pronto já com o corte de gastos, mas admitiu os obstáculos e afirmou que o ajuste pode ficar para o ano que vem.

“O mais tranquilo seria ter uma lei orçamentária que já tivesse coerência com as medidas de ajuste. Vamos ter um problema de timing sobre isso porque é provável que as medidas só possam chegar aqui (no Senado) na última semana, quase que em paralelo com a votação do Orçamento”, disse o parlamentar ao Estadão. “Mas não há prejuízo fazer os ajustes na lei orçamentária no ano que vem à luz da aprovação das medidas fiscais.”

Além do tempo, há incertezas sobre a efetividade de algumas medidas. A mudança na aposentadoria especial dos militares, por exemplo, foi anunciada pelo governo Lula, mas ainda não foi encaminhada ao Congresso. A equipe econômica negocia como se dará a transição para a idade mínima de aposentadoria dos integrantes das Forças Armadas aos 55 anos. Além disso, o líder do governo também admitiu que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que muda o Fundeb, o abono salarial e os supersalários pode ser votada só em 2025.

Somada às incertezas, a medida com maior impacto no ano que vem, do Fundeb, pode não gerar redução efetiva de gastos totais. A proposta do governo é direcionar 20% da complementação do governo federal no Fundeb ao ensino em tempo integral. A medida liberaria o espaço no Orçamento que hoje é usado para custear o programa de escolas em tempo integral nos Estados e municípios. O governo, porém, quer colocar o programa Pé-de-Meia no lugar, consumindo o espaço fiscal.

Com a proposta, o governo ainda precisará gastar mais despesas discricionárias (não obrigatórias) com educação para cumprir o piso constitucional da área, pois só 30% das despesas com o Fundeb entram no cálculo do piso. “Se não aumentar a fração do Fundeb calculada para o cumprimento do piso, a medida não vai abrir espaço fiscal e vai ser inócua”, diz o economista Camillo Bassi, pesquisador do Instituto de Economia Aplicada (Ipea). O governo considerou aumentar a fração, mas descartou a medida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/12/2024

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BYD PLANEJA TER CARROS COM DESENHO FEITO PARA O BRASIL

Segundo vice-presidente global, em 2025, equipe de desenvolvimento local garantirá motor a etanol e dois veículos sob medida para o país

Por Marli Olmos — De São Paulo

O Brasil nunca teve uma grande montadora nacional. Mas as estrangeiras que aqui se instalaram aprenderam a conhecer as preferências locais e até desenvolver carros sob medida para o brasileiro. As chinesas planejam fazer a mesma coisa. Segundo Stella Li, vice-presidente executiva global da BYD, no fim de 2025, a empresa terá dois modelos com “design especial para o Brasil”.



Stella Li: “Trazemos um tipo de inovação capaz de mudar a indústria” — Foto: Rogerio Vieira/Valor

A adequação das futuras gerações de veículos da BYD ao gosto brasileiro tende a ser a próxima grande investida da chinesa no país e um diferencial da fábrica na Bahia, com inauguração marcada para março. Sustentada até agora só por produtos importados, a marca já é dona de 2,98% do mercado brasileiro, ocupando a décima posição nas vendas de carros e comerciais leves.

O desenvolvimento local vai exigir reforço nas equipes de engenharia e design. “Teremos pelo menos 2 mil pessoas na área de pesquisa e desenvolvimento no Brasil”, disse Li em entrevista exclusiva ao Valor e à revista Autoesporte.

Antes de projetar carros ao gosto brasileiro, essa equipe tem uma missão mais urgente: desenvolver veículos híbridos movidos a etanol. “O etanol é a força brasileira”, afirma Li.

A executiva esteve no Brasil na semana passada para acompanhar as obras da fábrica em Camaçari (BA) e para visitar o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a quem anunciou o plano de elevar o número de empregos, diretos e indiretos, dos 10 mil anunciados para 20 mil. Metade desse total será contratada em 2025. A decisão, diz, foi tomada porque “os negócios têm sido muito bem-sucedidos”.

Segundo dados de emplacamento da Fenabrave (Federação da Distribuição de Veículos), apurados com órgãos de trânsito, o volume de vendas da BYD até novembro (66,7 mil unidades) é cinco vezes maior do que em igual período de 2023.

A expectativa de Li é crescer mais. Enquanto as previsões do setor indicam um mercado total em 2025 muito parecido ao de 2024, Li diz que a BYD projeta volume pelo menos 50% maior.

Poucos dias antes da visita a Lula, uma denúncia anônima de más condições de trabalho e de agressões levou o Ministério Público do Trabalho na Bahia até o canteiro de obras em Camaçari.

Em nota, a BYD disse ter “determinado às empresas prestadoras de serviços das obras que solucionem todos os pontos observados e que envolvidos em casos de agressão sejam proibidos de entrar no local e tenham vistos de trabalho cancelados”.

Li não fornece detalhes sobre procedimentos internos relacionados ao episódio. Afirma, porém, que a montadora “não tolera” esse tipo de situação. “Tomamos conta dos nossos empregados muito bem; temos cuidado com segurança e responsabilidade social”, diz. Ao mesmo tempo, ela não descarta a possibilidade de eventual “ataque” para arranhar a imagem da marca.

As obras seguem aceleradas. O objetivo é ter pronto, na inauguração, o galpão onde os veículos serão montados com kits de componentes importados da China. A segunda fase prevê produção local já em 2025. A BYD anunciou investimento de R\$ 5 bilhões no Brasil.

A instalação onde antes funcionava uma fábrica da Ford será totalmente modificada e contará, na segunda fase, com 28 novas edificações. A capacidade anual inicial será de 150 mil veículos. Mas Li diz que a ideia é logo ter a instalação pronta para produzir 300 mil.

Segundo Li, a linha de montagem foi projetada para produzir até 12 diferentes modelos simultaneamente. “Trazemos um tipo de inovação que será capaz de mudar a indústria”, destaca.

O motor flex (que funciona com gasolina ou etanol) será fabricado em Camaçari e equipará o utilitário esportivo Song Pro, um híbrido plug-in (que tem motor a combustão, mas permite carregamento em tomada). O Dolphin mini, o 100% elétrico mais vendido no Brasil, também será feito na Bahia.

Li não se preocupa com a infraestrutura de carregamento de baterias, que, diz, tem de envolver parceiros de todas as montadoras. “As estações de carregamento serão equivalentes aos postos de combustível de hoje”.

Para o treinamento do pessoal, a BYD tem promovido viagens de brasileiros para a China e, no sentido inverso, a vinda de chineses.

Nascida em Yunnan, sudoeste da China, e formada em estatística, Li seguiu uma trajetória paralela à história da BYD. Ela começou a trabalhar na empresa um ano depois da fundação, em 1995.

Em uma de suas primeiras entrevistas, ela disse ao Valor que, para uma recém-formada, entrar numa empresa chamada “Construa seus sonhos” trazia a perspectiva de um “futuro brilhante”.

A BYD chegou ao Brasil em 2015 com a montagem de ônibus elétricos em Campinas (SP). Dois anos depois, iniciou, ali, a produção de módulos fotovoltaicos, para painéis de energia solar. Em 2020, instalou, em Manaus, uma linha de montagem de baterias de fosfato de ferro-lítio, usadas nos ônibus. O grupo também desenvolve projetos de monotrilhos em São Paulo.

Recentemente, o comando de Li na companhia foi ampliado. Além de vice-presidente executiva global e CEO nas Américas, ela passou a ser também a responsável pela marca na Europa.

O próximo passo será construir uma fábrica no México. Segundo Li, em 2025 será definido o local da fábrica mexicana. A expansão fora da China garante, assim, o crescimento da maior fabricante de veículos elétricos do mundo.

O avanço das chinesas tem sido tema de debate em todo o mundo. Recentemente, o governo dos Estados Unidos aumentou a alíquota do Imposto de Importação de 25% para 100%. Questionada se acredita que as marcas de outras origens estão preocupadas com a onda chinesa Li responde: “Eu acho que sim. Mas eu não presto atenção nelas.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/12/2024

CONFIANÇA NO GOVERNO LULA ESTÁ ACIMA DO MAU HUMOR DA FARIA LIMA, DIZ LÍDER DO GOVERNO

Por Jéssica Sant’Ana, Valor — Brasília



Deputado José Guimarães (PT-CE), líder do governo na Câmara — Foto: Mário Agra/Câmara dos Deputados

O líder do governo na Câmara dos Deputados, José Guimarães (PT-CE), afirmou neste domingo (8) que a “confiança no governo Lula está acima do mau humor da Faria Lima”. No sábado, o Diretório Nacional do Partido dos Trabalhadores aprovou uma resolução afirmando que a “sociedade civil precisa manter-se vigilante e enfrentar as artimanhas da Faria Lima”.

“O BNDES anunciou que captou R\$ 9,075 bilhões na primeira emissão de Letras de Crédito do Desenvolvimento (LCDs). Isso significa mais confiança e mais investimentos no nosso projeto nacional de desenvolvimento sustentável com justiça social e ambiental”, escreveu Guimarães no seu perfil na rede social X.

A LCD é um instrumento financeiro criado durante o atual governo Lula. É título de crédito de livre negociação emitido apenas por bancos de desenvolvimento, e os recursos servirão para financiar infraestrutura e projetos de desenvolvimento social e ambiental. Guimarães usou a captação levantada pelo BNDES para dizer que há confiança dos investidores no governo Lula, na sua visão.

Integrantes do PT têm, ao longo deste ano, feito reiteradas críticas ao mercado financeiro. Na resolução aprovada ontem pelo diretório do partido, o texto afirma que a Faria Lima visa "minar conquistas econômicas e sociais por meio da especulação".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/12/2024

SECA RECORDE IMPÕE ESTADO DE ESCASSEZ HÍDRICA INÉDITO NO BRASIL, COM 5 BACIAS EM PIOR NÍVEL

São elas as bacias dos rios Madeira, Purus, Tapajós e Xingu, todos afluentes do rio Amazonas, e no rio Paraguai, que banha o pantanal

Por Valor, FolhaPress, Valor — Brasília



Seca no sul da Amazônia isola população ribeirinha — Foto: Edmar Barros/AP

As mudanças climáticas resultaram em um cenário trágico e recorde para os rios brasileiros em 2024. Pela primeira vez na história, em mais de um século de medições de volume, cinco grandes bacias hidrográficas do país tiveram decretado, oficialmente, "estado de escassez hídrica", pela ANA (Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico).

Foi o que se viu nas bacias dos rios Madeira, Purus, Tapajós e Xingu, todos afluentes do rio Amazonas, e no rio Paraguai, que banha o pantanal.

Com exceção do rio Madeira, que já tinha sido alvo dessa situação extrema de seca, todos os demais motivaram decretos de escassez pela primeira vez nas medições, iniciadas há mais de cem anos.

As informações obtidas pela "Folha", por meio de dados oficiais da ANA, apontam que, somadas as áreas das cinco bacias afetadas, chega-se a um território total impactado de 2,264 milhões de km².

Isso significa que, em 2024, ano em que o Rio Grande do Sul foi vítima das piores cheias da sua história, 26% do território nacional também sofreu com as consequências da seca extrema, impactando abastecimento humano, produção agrícola, logística e geração de energia.

A declaração de escassez hídrica não é uma mera formalidade. Esse instrumento utilizado pela ANA, na prática, serve de gatilho para que uma série de políticas públicas emergenciais possam ser tomadas para evitar a pane total no sistema hídrico.

É o ato que alerta sobre a necessidade de medidas preventivas do Corpo de Bombeiros, por exemplo, para evitar queimadas em áreas de seca extrema; para que o ONS (Operador Nacional do Sistema Elétrico) altere o nível de um reservatório de hidrelétrica; ou para que Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) acelere a dragagem (retirada de sedimentos) de um determinado trecho de rio para garantir a passagem de embarcações.

Verônica Sánchez, diretora-presidente da ANA, afirma que, neste ano, os decretos de escassez balizaram medidas preventivas na bacia do rio Paraguai, na região do pantanal, sinalizando que medidas de combate a incêndios tinham de ser antecipadas, devido à seca severa em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Na amazônia, onde a situação nunca havia chegado ao extremo atual, alertas também foram enviados para recomendar medidas na região do Madeira e Solimões, onde trechos chegaram a ficar intrafegáveis.

"Tivemos a pior seca na região Norte em mais de cem anos da série histórica. Com exceção do rio Madeira, foi a primeira vez que fizemos a declaração de escassez nos demais rios. Observamos o comportamento cíclico dos rios e nunca encaramos nada parecido com o ocorreu agora", diz Sánchez.

Limitações no monitoramento

O governo federal tem adotado uma postura dúbia quando o assunto é o monitoramento da situação hídrica do país. Se, por um lado, reconhece o cenário crítico e procura tomar medidas para reduzir seus impactos, por outro, corta orçamentos que estrangulam a capacidade de fiscalização.

A ANA possui 23 mil estações de monitoramento hidrológico espalhadas pelos rios do país. Essa rede hidrometeorológica é o que irriga o "cérebro nacional", para fiscalizar vazões e cheias e apoiar decisões. Acontece que a agência está sem nenhum estoque desses equipamentos, por falta de recursos. Hoje, se alguma estação quebrar, não há como repor.

Em maio, quando o Vale do Taquari, no Rio Grande do Sul, viu cidades inteiras serem engolidas pela lama, até chegar ao Guaíba, em Porto Alegre, todas as 17 estações da região foram destruídas. A ANA tinha oito equipamentos em estoque e os enviou para a região. Os demais foram recuperados até este mês.

Neste momento, porém, não há uma estação sequer disponível. Cada equipamento custa cerca de R\$ 800 mil.

"Nosso orçamento total neste ano foi de R\$ 227 milhões. O monitoramento fica com praticamente metade disso. São R\$ 108 milhões por ano para manter as 23 mil estações. A questão é que sofremos um corte de R\$ 43 milhões no começo do ano, e isso não foi repostado. Ficamos sem condições, o estoque é zero", diz Sánchez.

A agência teve que cortar ações para manter o pagamento da folha. Na terceirização administrativa, quem sai não é recomposto. Hoje há um déficit de 101 pessoas no quadro. São 262 profissionais para monitorar todos os rios do Brasil, menos do que a agência tinha em 2001, quando foi criada, com 350 pessoas.

Tendência é de piora

O secretário de Controle do Desmatamento e Ordenamento Ambiental Territorial do MMA (Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima), André Lima, diz acreditar que as mudanças climáticas chegaram para ficar e que as secas e enchentes serão cada vez mais frequentes e intensas.

"Não se adapta toda a gestão pública para este novo normal em um ano. Em situação de restrição fiscal, não é possível aumentar significativamente os orçamentos ordinários de todos os órgãos federais sem uma previsão clara e prévia", afirma à "Folha".

Em sua avaliação, o cenário climático passa a exigir um novo tipo de tratamento do assunto pelo poder público. "Os sistemas mais assertivos permitem previsões meteorológicas com antecedência máxima de três meses. Será preciso, inclusive, adaptar e dar mais agilidade aos procedimentos e mecanismos, para termos disponibilidade orçamentária extraordinária."

Suely Araújo, coordenadora de políticas públicas do Observatório do Clima, lembra que o Brasil sempre teve condição privilegiada em relação a outros países quando o tema é disponibilidade hídrica, sendo dono de 12% da água doce superficial do planeta, mas que o país não tem feito a atualização desse cenário com os quadros de escassez hídrica que afetam grandes bacias.

"Crise climática e crise hídrica estão associadas, especialmente em situações que se combinam com a intensificação da degradação ambiental nos territórios. Isso impõe maior atenção para o gerenciamento dos recursos hídricos e aplicação completa e correta da Lei dos Recursos Hídricos", avalia a especialista.

"Não se pode privilegiar descaradamente um setor, como se faz com as grandes captações para irrigação. O olhar tem de ser para os usos múltiplos e, em situações de escassez, o uso prioritário dos recursos hídricos é o consumo humano e a dessedentação de animais."

Para Carlos Bocuhy, presidente do Proam (Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental), a ampliação da crise vai gerar, no futuro, mais disputas entre regiões por recursos hídricos, como ocorreu anos atrás com o sistema Cantareira, entre São Paulo e Campinas.

"Sistemas de reúso e saneamento andam a passos lentos, enquanto a crise climática aumenta continuamente a escassez. A conta não fecha. É preciso combater a mudança do clima e implementar governança hídrica para a sustentabilidade", diz.

Márcio Santilli, sócio fundador do ISA (Instituto Socioambiental), redobra o alerta. "O Brasil é, ou era, o país com maior disponibilidade de água doce. Com seguidas estiagens agudas, ingressamos num ciclo de escassez que afeta não só populações tradicionais, mas também ameaça a agricultura, a geração de energia e o abastecimento das cidades. Ou nos unimos para reverter esse quadro, ou vamos nos queimar."

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/12/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS LANÇA EDITAL PARA AFRETAR ATÉ 4 FSVS OU LHS

Por Danilo Oliveira Offshore 09/12/2024 - 19:09



Prioridade será contratação de supridores de cargas rápidas. Abertura das propostas está prevista para janeiro de 2025

A Petrobras lançou, nesta segunda-feira (9), o edital para afretamento de até quatro FSVs (supridores de cargas rápidas) e/ou LH (manuseio de linhas e amarrações), conforme a ordem de prioridade definida para os lotes. A comissão de licitação divulgou que a abertura das propostas está prevista para o dia 3 de janeiro de 2025. O certame será realizado em modo de disputa fechado e terá menor preço por

item como critério de julgamento.

Tanto o lote 1 (FSV), quanto o lote 2 (LH) estão com a data de início dos serviços prevista para julho de 2025, ambas com 1.460 dias de prazo de execução. "A prioridade é a contratação de até quatro embarcações do tipo FSV. Em caso de insucesso na contratação de até quatro embarcações do tipo FSV, será possibilitada a contratação de embarcações do tipo LH, para complementar a demanda de quatro embarcações", estabeleceu a empresa no edital.

O relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), verificou que, em setembro passado, 6% da frota em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) eram compostas por FSVs ou crew boats (transporte de tripulantes), totalizando 25 unidades. Nesse período, foram listadas 63 embarcações classificadas como LHs ou SVs (mini supridores), o equivalente a 14% da frota total.

FSVs (Fast Supply Vessel) são embarcações de alta velocidade como se fosse um PSV mais ágil. São utilizadas para transportar suprimentos diversos e pessoas para troca de turmas. Já os LHs (Line Handling) são embarcações que auxiliam no descarregamento do óleo das instalações de produção e armazenamento (FPSO e FSO) para os navios tanque e dos navios tanque para as monoboias.

Os LHs têm como atividade principal o manuseio de linhas e amarrações de navios tanque em monoboias, fazendo a transferência das linhas até as boias de amarração. Os LHs auxiliam os navios tanque enquanto eles são carregados em sistemas de atracação e participam de trabalhos de manutenção de mangotes flexíveis flutuantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/12/2024

AEB VÊ NOVAS PERSPECTIVAS PARA BRASIL APÓS ACORDO MERCOSUL-UE

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 09/12/2024 - 20:41



Presidente da associação ressaltou que anúncio feito na semana passada abre portas para país no comércio global, mas também reforça necessidade de reformas

O aguardado acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia, anunciado na última sexta-feira (6), marcou um novo capítulo para o comércio exterior brasileiro. A Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) enxerga a parceria como uma oportunidade de projetar o Brasil como fornecedor, não apenas de commodities, mas também de produtos manufaturados, reforçando sua posição em mercados globais.

A oficialização do tratado encerra mais de duas décadas de negociações entre os blocos econômicos. O momento é visto como uma demonstração da capacidade de cooperação entre países e blocos de diferentes continentes, potencializando relações comerciais e políticas.

Para José Augusto de Castro, presidente executivo da AEB, o impacto inicial do acordo será mais político do que econômico, fortalecendo a credibilidade do Brasil no cenário internacional. “Quem faz uma aliança com a União Europeia pode fazer com qualquer país. Passamos aos olhos do mundo a ser ainda mais confiáveis, já que a União Europeia não fará acordo que possa trazer prejuízos aos seus membros”, afirmou.

Além de abrir novas possibilidades no mercado europeu, o tratado pode influenciar políticas internas no Brasil. Segundo Castro, a necessidade de aumentar a competitividade dos produtos e serviços brasileiros para atender aos padrões do mercado europeu pode acelerar discussões no Congresso Nacional, como a aprovação da Reforma Tributária.

A perspectiva de redução do “custo Brasil” – o conjunto de obstáculos que eleva os custos de produção e distribuição no país – é essencial para aproveitar as oportunidades criadas pelo acordo. “A competitividade é fundamental para permitir que o Brasil tire proveito do acordo. Temos que reduzir o custo Brasil para maximizar os resultados”, destacou o executivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/12/2024

PORTO DE SANTOS AJUSTA OPERAÇÕES PARA FESTAS DE FIM DE ANO

Da Redação Portos e logística 09/12/2024 - 18:15



A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou sobre os ajustes nos horários de funcionamento durante as festas de fim de ano. Assim como em anos anteriores, não haverá movimentação de navios em dois períodos específicos. As operações serão suspensas das 19h do dia 24 de dezembro de 2024 até as 7h do dia 25 de dezembro, retomando normalmente após o Natal.

No Ano Novo, o atendimento será interrompido das 19h do dia

31 de dezembro de 2024 até as 7h do dia 1º de janeiro de 2025. De acordo com a autoridade portuária, a decisão busca manter a tradição de pausas nos feriados de fim de ano, oferecendo à comunidade portuária momentos de celebração e descanso. Em nota, a APS reforçou a importância de que empresas e trabalhadores organizem suas atividades com antecedência, garantindo a adaptação aos períodos de paralisação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/12/2024

CABOTAGEM DESEJA AMPLIAR FROTAS COM BANDEIRA BRASILEIRA, AFIRMA RESANO

Por Danilo Oliveira Navegação 06/12/2024 - 23:00



Diretor executivo da Abac defendeu aumento da participação do modal na matriz de transportes e reforçou necessidade de investimentos em formação de mão de obra

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) afirma que suas 12 empresas filiadas têm o desejo de ampliar suas frotas com embarcações de bandeira brasileira. A Abac verifica que a capacidade de transporte semanal da cabotagem cresceu de 7.000 contêineres, em 2008, para 36.100 contêineres, em 2024. A associação destaca o crescimento do tamanho

dos navios e o aumento da frota de bandeira brasileira na navegação costeira nacional.

"Nossas empresas estão dispostas a aumentar a frota de bandeira brasileira. A cabotagem quer crescer", afirmou o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, durante audiência da Comissão de Trabalho (CTRAB) da Câmara dos Deputados, na última terça-feira (3). Ele defendeu a necessidade de dar mais espaço ao modal, na esteira da COP 30, a fim de buscar um equilíbrio da matriz de transportes.

"Não adianta ficar querendo que a cabotagem cresça e venha incentivo ao rodoviário. Precisamos aumentar a participação da cabotagem na matriz de transportes. Temos capacidade e condições de aumentar", afirmou Resano, durante a sessão. Ele frisou que esse crescimento ocorrerá com marítimos brasileiros, o que reforça a necessidade de aumentar a disponibilidade de mão de obra e os investimentos em formação.

Na mesma sessão, o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, afirmou que a subsidiária da Petrobras está disposta a colocar recursos próprios para a formação de marítimos, desde que empresas de navegação de todos os segmentos assumam esse compromisso. "Se houver acordo entre todas as empresas de navegação, estamos dispostos a colocar dinheiro da Transpetro para formação profissional", ressaltou.

O presidente da CONTTMAF, Carlos Müller, disse que somente 4% do petróleo brasileiro são transportados por embarcações nacionais, segundo dados de 2021 da Antaq. "O Brasil não deve continuar colocando suas fichas em embarcações estrangeiras nesse setor. Enquanto as embarcações de contêineres são praticamente todas brasileiras: mais de 95% de utilização de bandeira brasileira", defendeu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2024

SETOR VÊ AMEAÇA A RECURSOS DE FUNDOS EM PROPOSTA DO AJUSTE FISCAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 06/12/2024 - 22:44



PLP 210/2024 propõe limitar utilização de créditos tributários em caso de déficit nas contas públicas, o que poderia impactar FMM e FDEPM

Representantes da indústria naval demonstraram preocupação com o projeto de lei complementar do ajuste fiscal (PLP 210/2024), que tramita no Senado e autoriza o governo a limitar a utilização de créditos tributários em caso de déficit nas contas públicas, para aperfeiçoar o arcabouço fiscal (LC 200/2023). Eles temem que o texto final tenha dispositivos que possam prejudicar o uso de recursos de fundos setoriais, como

o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e o Fundo do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM).

Durante audiência na Comissão de Trabalho (CTRAB) da Câmara dos Deputados, na última terça-feira (3), o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, lamentou que o tema, já afastado no passado, tenha voltado às discussões. Bacci alertou para as ameaças de retirar o dispositivo do Repetro da legislação brasileira, o que, segundo ele, inviabilizaria a indústria naval. Ele contou que foram apresentadas emendas para garantir o regime especial, que é uma ferramenta importante para as atividades da indústria naval.

Na mesma sessão, o secretário nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes Batista, disse que, além do Repetro, o PLP 210 ameaça a manutenção do benefício do Registro Especial Brasileiro (REB). Batista contou que o governo vem tentando sensibilizar o Senado e que o relator da regulamentação da Reforma, senador Eduardo Braga (MDB/AM), tem indicado a necessidade de mobilizar o governo sobre a matéria. "Temos trabalhado nesse sentido porque, se não conseguirmos manter o REB, nada disso adiantará porque acabaremos com a indústria naval brasileira. Precisamos manter o REB no final da Reforma Tributária", apontou Batista.

A audiência na CTRAB discutiu o projeto de lei 1.319/2024, apresentado em abril, que prevê mudanças na Lei 14.301/2022, que cria o programa BR do Mar. A deputada Jandira Feghalli (PCdoB-RJ), autora do PL, disse que houve entendimento de que não seria viável revogar o texto do BR do Mar integralmente, mas que o foco deveria ser alterações para preservar o conceito de empresa brasileira de navegação (EBN), a geração de empregos e a possibilidade de desenvolvimento da indústria naval.

"O BR do Mar, como está, inviabiliza o segmento naval brasileiro, inviabiliza a indústria", afirmou. Jandira disse que, a partir do relatório do PL 1.319, será feita a articulação, a partir do ano que vem, o que demandará esforços do governo e diálogo com entidades setoriais e Marinha. Ela também defendeu o debate do projeto de lei complementar para impedir o contingenciamento do FMM e também do FDEPM, importante para a formação de marítimos. "O conteúdo do ajuste fiscal está em debate. Precisamos entrar com uma emenda que suprima o contingenciamento dos fundos", sugeriu.

Bacci considera que as propostas do BR do Mar discutidas nos últimos anos tiveram interesse de acabar com navios de bandeira brasileira, com a indústria naval nacional e com empregos para metalúrgicos e marítimos do país. Ele considera que a abertura do BR do Mar foi na contramão de tudo que acontece no mundo, inclusive dos Estados Unidos, que possui medidas protecionistas desde a década de 1930, por conta do Jones Act. "Essa legislação nada mais foi do que uma grande liberação de impostos para quem quer trazer navio importado. Ninguém paga nada, afreta para a Petrobras e remete divisas lá para fora. Ganha quando entra sem pagar imposto e com as divisas", comentou.

Bacci comparou que a Lei 10.893/2004, que trata dos instrumentos de financiamento da indústria, foi construída com debate entre todas as representações da comunidade marítima. "Precisamos, a partir do projeto, sentar e construir uma solução negociada entre as partes para que o projeto efetivamente chegue no plenário e seja aprovado", avaliou.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 140/2024
Página 62 de 62
Data: 09/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O secretário de hidrovias e navegação lembrou que, durante a tramitação do projeto de lei 14.301/2022 existiam visões dentro do Congresso a favor de uma abertura maior ainda, o que dificultou as negociações. "Foi bastante complicada a negociação para que não tivéssemos essa abertura total da cabotagem. De certa forma, conseguimos manter alguns controles, por exemplo, do afretamento a tempo ser realizado a partir da subsidiária integral de EBNs", destacou Batista.

O secretário conta que há preocupação de uma nova tramitação desse assunto polêmico, há pouco mais de três anos de um período de debates conturbados. "Temos que pensar no ambiente legislativo para ver se vamos ter efetivamente a possibilidade de resolver problemas que a Lei 14.301 trouxe relacionados à abertura do mercado para embarcações de bandeira estrangeira", analisou Batista.

A avaliação é que o projeto de decreto proposto para regulamentar o BR do Mar traz a possibilidade de trabalhar alguns elementos da abertura feita na 14.301. "A preocupação é se temos ambiente legislativo que permita resolver os problemas da 14.301 e não aumentá-los. É uma preocupação real que temos, considerando a realidade do Congresso e sua composição", ponderou Batista.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 09/12/2024