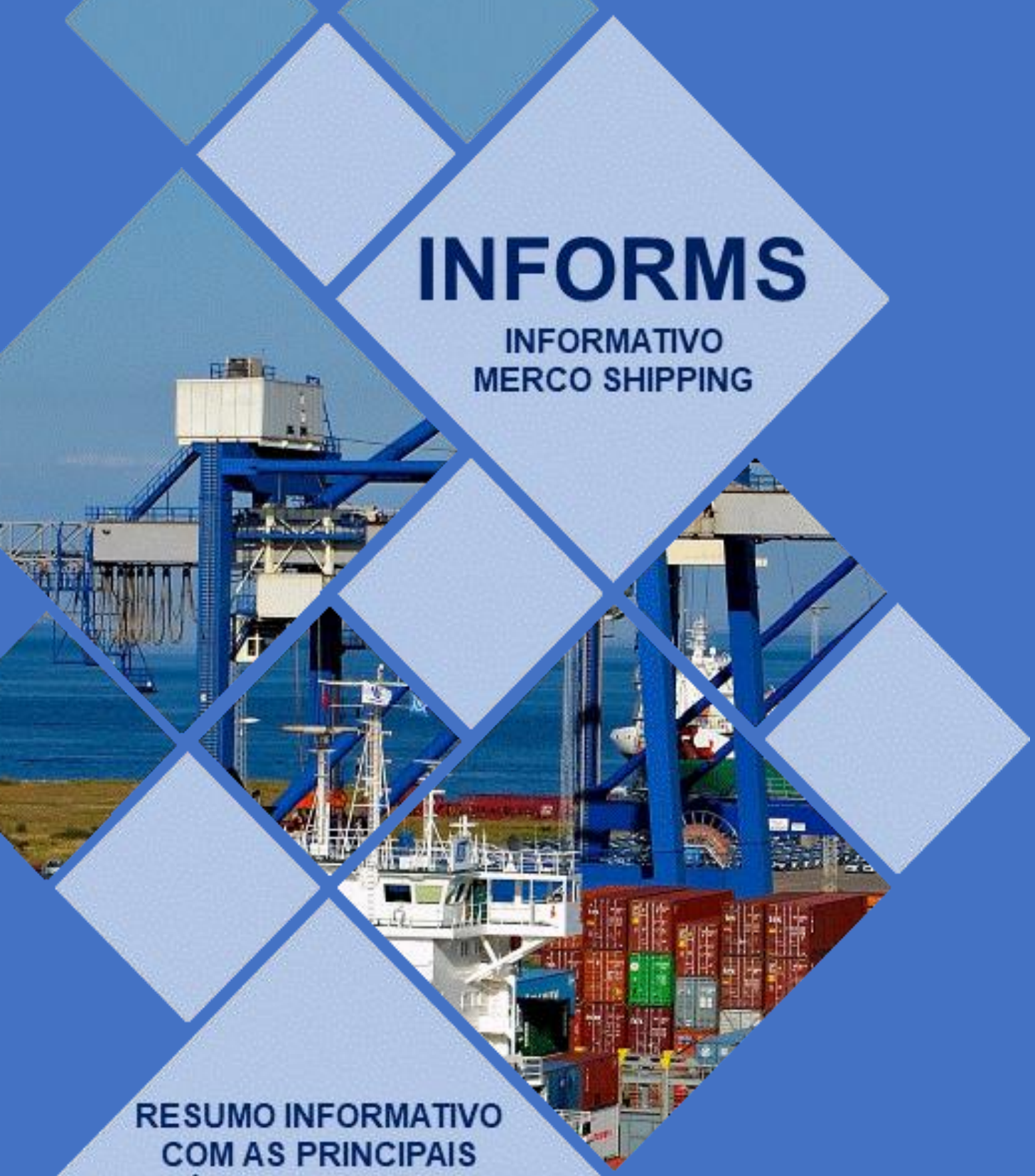
INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING



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

Edição 146/2024
Data: 18/12/2024

ÍNDICE

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

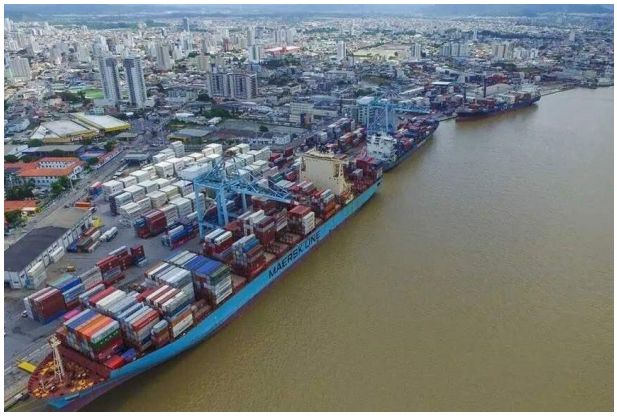
A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
Autoridade Portuária de Santos vai assumir administração de porto em Santa Catarina 4
Movimentação de contêineres cresce no Brasil; veja os números 5
Porto de Santos não será impactado por rota marítima entre China e Peru, dizem especialistas 6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO ***7***
Corredor Verde: Pecém amplia conexão na Europa com parceria na Alemanha 7
Leilão de áreas nos Portos de Maceió, Rio e Amapá deve gerar R$ 3,6 bi de investimentos 8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF ***9***
Ministério de Portos e Aeroportos propõe criação de grupos de trabalho para fortalecer o desenvolvimento dos modais portuários e aeroportuários 9
Dados Estatísticos - Com 39,6 milhões de toneladas movimentadas em outubro, portos públicos tem o melhor resultado da série histórica para o período 10
Governo Federal assume a gestão do Porto de Itajaí 11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF ***12***
Com dois meses de antecedência, Renan Filho entrega neste sábado (21) a nova ponte sobre o rio Caí, no RS 12
Ministério dos Transportes entrega mais 16 km duplicados na BR-116/RS, entre Guaíba e Pelotas 12
BE NEWS – BRASIL EXPORT ***13***
EDITORIAL – Itajaí, a federalização e seus desafios 13
NACIONAL - HUB – curtas - Câmara aprova reforma tributária 14
Reforma aprovada 1 ..... *14*
Reforma aprovada 2 ..... *14*
Reforma aprovada 3 ..... *14*
Reforma aprovada 4 ..... *14*
Reforma aprovada 5 ..... *14*
Região Sul - Governo confirma federalização e assume gestão do Porto de Itajaí 14
NACIONAL - Em nota, Prefeitura cita esforços de oito anos para manter gestão municipal 15
Nacional - Governo aprova modelo para primeira concessão hidroviária do Brasil 16
Nacional - Lula indica nomes para cargos de direção em nove agências reguladoras 17
Nacional - Novo processo de importação vai reduzir custo Brasil 18
Região Nordeste - Expansão da Refinaria Abreu e Lima mobiliza mais de R$ 8 bilhões 19
Região Sudeste - Tarcísio dá início a obras em rodovias com investimento de R$ 246 mi 20
Região Sudeste - SP promove mais uma audiência pública sobre concessão do Lote Paranapanema 22
BE News - Jornal da Orla passa a integrar Grupo Brasil Export 22
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***24***
Eco-Energy, empresa do ecossistema Copersucar, lança novos certificados de carbono para biodiesel e diesel renovável nos Estados Unidos 24
ADM espera aumentar vendas de fertilizantes e expandir negócios para biológicos 25
Prefeitura de São Paulo define novo horário para transporte de produtos perigosos por veículos de carga 27
A transformação da DP World: de operadora de portos a provedora de soluções end-to-end 27
JORNAL O GLOBO – RJ ***29***
Governo age para liberar emendas e evitar novo conflito com Congresso durante votação de pacote fiscal 29
Congresso aprova lei que dá as bases para o Orçamento de 2025; texto prevê meta de déficit zero 30
Tarcísio planeja extinção de agências e estatais em 2025 e diz que só teve uma frustração na venda da Sabesp: 'Não tinha martelo' 31
Falência da Sete Brasil é derrota para ex-tesoureiro do PT e seu grupo 33
Haddad diz que impacto fiscal do pacote ficará próximo de R$ 70 bi após mudanças na Câmara 34
Petrobras vai usar tecnologia inédita da Nasa para monitorar sinais de petróleo na Margem Equatorial; entenda como funciona 35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***36***
Haddad diz que 'câmbio é flutuante' e 'vai se acomodar', e dólar fecha em recorde a R$ 6,26 36
Fed faz novo corte nos EUA; 'Projetamos juros em 3,9% no fim de 2025', diz Powell 37
Startups apostam nos recursos naturais da Amazônia, com soluções inovadoras; conheça 38
Governo se prepara para tirar três estatais do Orçamento em 2025; saiba quais são 40

VALOR ECONÔMICO (SP) 42
Sem concorrência, Cedro Participações leva terminal portuário de minério em Itaguaí, no Rio 42
Rocha Granéis Sólidos de Exportação vence disputa por terminal MCP 03, com oferta de R$ 58,06 milhões .. 43
Argentina fecha balança comercial de novembro com superávit de US$ 1,2 bi 43
Consórcio Britto-Macelog vence disputa por terminal MAC 16 no porto de Maceió 44
Debêntures incentivadas batem recorde neste ano 44
Porto de Itaguaí leiloa terminal de minério de ferro, com previsão de investimentos de R$ 4 bi 46
PORTAL PORTOS E NAVIOS 47
Reforma Tributária: Terminais calculam impactos, mas veem pontos positivos 47
PL da reciclagem voltará à pauta em fevereiro 49
Redução de GEE deve considerar características do apoio marítimo brasileiro, defende Syndarma/Abeam . 50
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 53
Este InforMS também está disponível na mercoshipping.com e no LinkedIn.com 53

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VAI ASSUMIR ADMINISTRAÇÃO DE PORTO EM SANTA CATARINA

Medida foi anunciada pelo Governo Federal, que retomou gestão do Porto de Itajaí
Por ATribuna.com.br



Itajaí teve as atividades paralisadas em 2022, quando a intenção do Governo Federal era a privatização (Porto de Itajaí/ Divulgação)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) vai assumir a administração do Porto de Itajaí, em Santa Catarina. O anúncio foi feito pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), nesta terça-feira (17), após o Governo Federal decidir retomar a gestão do local, que funciona de forma provisória sob o comando do município.

O MPor informa que a decisão de assumir a gestão do Porto de Itajaí foi tomada após um amplo debate dentro do Governo Federal, com a conclusão de que a APS seria a melhor opção.

“A escolha (da APS) seguiu a recomendação de que a administração do Porto de Itajaí fosse atribuída a uma empresa com forte capacidade de gestão e estabilidade financeira, a fim de garantir a continuidade das operações, a preservação dos postos de trabalho e a movimentação eficiente de cargas”, diz o MPor.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destaca que “o trabalho conjunto entre os dois portos fortalece a competitividade logística, facilita a otimização de rotas e operações e melhora a eficiência no atendimento ao mercado internacional, impulsionando o desenvolvimento econômico de ambas as regiões”.

Para o MPor, a retomada de Itajaí visa “fomentar o desenvolvimento econômico de Santa Catarina, impulsionar a geração de emprego e renda e garantir a continuidade das operações portuárias”.

O Porto de Itajaí teve as atividades paralisadas em 2022, quando a intenção do Governo Federal, na época, era a privatização. Em dezembro de 2023, no atual governo, o porto teve o contrato provisório assinado, possibilitando a retomada das atividades.

Experiência
Em nota, a APS diz que a tarefa dada pelo MPor foi pela capacidade que a atual gestão do Porto de Santos demonstrou em conduzir o processo de retomada do cais santista, depois de quatro anos do governo anterior focados na privatização.

“A atual diretoria, liderada pelo presidente Anderson Pomini, enfrentou os desafios de retomar os processos de investimentos e obras de infraestrutura, que incluíram negociar soluções para problemas”.

No caso de Itajaí, explica a nota, a missão será ajudar as equipes daquele porto a retomar a movimentação de cargas e fazer obras essenciais, como a dragagem.

"Já tivemos uma primeira conversa em Itajaí e novas serão realizadas. Trata-se de um processo de ajuda, não de intervenção", informa a APS, ressaltando que não haverá prejuízo na gestão do Porto de Santos.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/12/2024

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE NO BRASIL; VEJA OS NÚMEROS

Alta foi de 9,6% nos portos em outubro
Por ATribuna.com.br

Cargas conteinerizadas atingiram 12,1 milhões de toneladas ou 1,1 milhão de TEU, aumento de 11,64% (Vanessa Rodrigues/ AT)

As cargas conteinerizadas apresentaram crescimento de 9,66% em outubro deste ano, em comparação ao mesmo mês de 2023, segundo os últimos dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados nesta terça-feira (17).

Somando todos os tipos de cargas, o setor portuário brasileiro movimentou 107,3 milhões de toneladas em outubro de 2024 (-3,32%). No acumulado do ano, o volume atingiu 1,1 bilhão de toneladas de cargas (+2,25%).

Em outubro, as cargas que tiveram o maior destaque percentual foram resíduos da extração do óleo de soja (+35,41%), açúcar (+32,64%) e carvão mineral (+27,75%).

Cargas e Navegação
Em relação às cargas conteinerizadas, a movimentação do mês atingiu 12,1 milhões de toneladas. Isso representa 1,1 milhão de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão) movimentados, um crescimento de 11,64%. Desse total, 800 mil TEU foram movimentados em longo curso e 300 mil por cabotagem.

Cargas gerais apresentaram movimentação de 5 milhões de toneladas de cargas em outubro de 2024; o granel sólido chegou a 64,4 milhões de toneladas; e o granel líquido alcançou o patamar de 25,8 milhões de toneladas.

A movimentação de cargas de longo curso foi de 80,9 milhões de toneladas no mês, a cabotagem chegou a 22,4 milhões de toneladas e a navegação interior, a 3,9 milhões de toneladas em outubro.

Portos Públicos
Os portos públicos movimentaram 39,6 milhões de toneladas no décimo mês de 2024. O número representa um crescimento de 0,53% em comparação com o mesmo período do ano anterior.

Entre os dez que mais movimentam cargas no País, o porto com o maior crescimento do mês foi o de Vila do Conde (PA), com 1,6 milhão de toneladas, registrando um aumento de 37,37% frente ao mesmo período de 2023.

Terminais Privados
Nos terminais de uso privado (TUPs) houve queda de 5,43% na movimentação em relação ao ano passado. O setor movimentou 67,7 milhões de toneladas de cargas.

Entre os dez TUPs com mais movimento, destaque ao Terminal Portuário do Pecém (CE), que subiu 29,26%, com 1,7 milhão de toneladas de cargas.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/12/2024

PORTO DE SANTOS NÃO SERÁ IMPACTADO POR ROTA MARÍTIMA ENTRE CHINA E PERU, DIZEM ESPECIALISTAS

Megaestrutura foi inaugurada pela Cosco para encurtar viagens à China
Por Bárbara Farias

Megaporto de Chancay vai movimentar 1 milhão de TEU, mas não deve desviar cargas do cais santista (Marcos Vicentti/Secom/Governo do Acre)

A China, maior parceiro comercial do Brasil, abriu uma rota marítima direta no Peru para trocas comerciais com a América Latina. Trata-se do Porto de Chancay, inaugurado em novembro. O complexo, da estatal chinesa Cosco Shipping, movimentará inicialmente 1 milhão de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés).

Pela localização na costa do Oceano Pacífico, as viagens dos navios podem cair de 40 para 28 dias entre o Peru e a China. Com o novo ativo portuário, a China amplia sua capacidade desembarques de mercadorias na América do Sul e de embarques de produtos importados da região, principalmente minérios, como lítio e cobre, e produtos agrícolas, como a soja. Porém, para especialistas ouvidos por A Tribuna, não haverá concorrência com o Porto de Santos.

Para o consultor portuário Luis Claudio Montenegro, a preocupação do Porto de Santos é com seus próprios desafios, seja na ampliação da capacidade, na simplificação de processos ou na redução da burocracia e da insegurança jurídica. “Novas alternativas, inclusive de concorrentes, aumentam o nosso potencial produtivo, de consumo e de crescimento da infraestrutura”

Montenegro afirma que Santos pode chegar a 1 bilhão de toneladas movimentadas em 2060. “Ou seja, é possível atrair um volume extraordinário de cargas em uma hinterlândia competitiva para o Porto, desde que sejam solucionados os gargalos conhecidos de todos”.

Para o ex-secretário nacional de Portos e consultor da Agência Porto Fabrizio Pierdomenico, Chancay não concorre com Santos, nem mesmo para exportar commodities como soja, milho e farelo.

“A logística exige custos baixos. O Brasil transporta grãos para exportação até os portos combinando ferrovia e rodovia. O porto do Peru não tem uma ferrovia que conecte Lucas do Rio Verde ou Rondonópolis, no Mato Grosso, à costa do Pacífico, do outro lado da Cordilheira dos Andes”.

Pierdomenico explica que transportar grãos de caminhão do Mato Grosso até o Peru seria economicamente inviável. Segundo ele, o custo logístico superaria qualquer benefício. “Não há condições de desviar as cargas do Porto de Santos, e acredito que isso se aplica a todo o Brasil”.

Infraestrutura
O megaporto peruano foi construído em Chancay, uma pequena cidade a 78 quilômetros da capital Lima. Estima-se que os investimentos no ativo portuário de Chancay sejam da ordem de US$ 3,4 bilhões (cerca de R$ 20,7 bilhões pela cotação do dia). A infraestrutura terá 15 atracadouros e um túnel com 2 quilômetros de comprimento para o transporte de cargas. Além disso, o canal de navegação foi dragado para 17 metros de profundidade, o que permitirá receber navios pós-Panamax, com capacidade até 18 mil TEU. A meta da companhia chinesa é ampliar a movimentação anual para 1,5 milhão de TEU nos próximos anos, com o objetivo de tornar Chancay o maior porto comercial da América do Sul.
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/12/2024

Movimento Econômico

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

CORREDOR VERDE: PECÉM AMPLIA CONEXÃO NA EUROPA COM PARCERIA NA ALEMANHA

Porto alemão de Duisport vai integrar rota de transporte de combustíveis sustentáveis, como o e-metanol e a amônia verde, juntando-se ao porto de Roterdã, nos Paises Baixos, que é sócio de Pecém

Por Paulo Goethe - paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br

Acordo garante o compromisso de ambos os portos europeus de apoiar e desenvolver projetos em Pecém para transição energética no Brasil. Foto: Instagram/Reprodução

Com a assinatura de um memorando de entendimento, os portos do Pecém, no Ceará, Roterdã, nos Países Baixos e Duisport, na Alemanha, acordaram um objetivo de expansão do Corredor Verde para o ancoradouro alemão. O tratado foca no transporte de combustíveis sustentáveis, como o e-metanol e a amônia verde, visando alcançar objetivos de descarbonização e segurança energética. Além disso, o acordo garante o compromisso de ambos os portos europeus de apoiar e desenvolver projetos em Pecém para transição energética no Brasil.

“Este acordo é um passo fundamental para conectar regiões estratégicas na produção e consumo de energia limpa, e também para apoiar a transição energética e a geração de energia verde brasileira”, comentou a vice-governadora e secretária das Mulheres, Jade Romero.

O memorando expande o Corredor Verde – que desde maio de 2023 conecta o porto cearense ao porto de Roterdã – até a Alemanha. Ele leva em consideração o potencial de geração de energia solar e eólica do Ceará e do Nordeste, que pode se tornar um exportador chave de hidrogênio verde.

“O acordo assinado hoje marca um passo significativo rumo à transformação verde da indústria na Alemanha e na Europa. O estabelecimento de cadeias de fornecimento estáveis possibilita a descarbonização sustentável e fortalece a resiliência e competitividade da economia. O Porto de Duisport atua como um hub logístico central no coração da Europa e fará uma contribuição importante para a transição energética”, diz o CEO do Duisport, Markus Bangen.

De Pecém para a descarbonização na Europa

O acordo estabelecido visa transportar combustíveis alternativos, incluindo e-metanol e amônia verde – que serão produzidos no Complexo de Pecém -, com o intuito de promover a descarbonização e segurança energética, um dos principais objetivos atuais do continente europeu.

No memorando é destacado o papel central dos Países Baixos, não só para exportação dos combustíveis – uma vez que expectativa dos holandeses é importar 18 milhões de toneladas de hidrogênio e derivados até 2050 -, mas para fazer a conexão dos suprimentos brasileiros à Alemanha.

Isso ocorre pois o Corredor do Delta do Reno, principal meio de chegada das embarcações no Porto de Roterdã, inclui uma rede de oleodutos, infraestrutura marítima e navegação interior que se

conecta à região do Ruhr, região metropolitana mais populosa da Alemanha e a maior região industrial da Europa, e ao Duisport, assim como ao restante da Alemanha.

“Expandi-lo para a Alemanha fortalece nossa competitividade e amplia o mercado europeu para o hidrogênio verde produzido no Ceará. Isso não só impulsiona a economia do nosso estado, mas também beneficia o desenvolvimento de toda a região Nordeste”, afirmou o presidente do Complexo Pecém, Hugo Figueirêdo.

Outro ponto previsto no memorando é a garantia dos Portos de Roterdã e Duisport de apoiar a transição energética do Brasil, principalmente em Pecém. Além de contribuir com suas experiências e expertises para aumentar a conexão da região Nordeste do Brasil com o interior europeu, com o objetivo de desenvolvimento econômico e social.
Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 18/12/2024

LEILÃO DE ÁREAS NOS PORTOS DE MACEIÓ, RIO E AMAPÁ DEVE GERAR R$ 3,6 BI DE INVESTIMENTOS

Leilão de área destinada à movimentação de granéis sólidos em Maceió deve gerar R$ 6,5 milhões de investimentos
Por Vanessa Siqueira - vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br

Área de 9.500 metros quadrados será leiloada na sede da B3, em São Paulo, nesta quarta-feira (18). Foto: Secom/Divulgação

O Ministério dos Portos e Aeroportos vai realizar, nesta quarta-feira (18), leilão de áreas nos terminais de cargas nos portos de Maceió, Rio de Janeiro e Amapá. Só em Alagoas, a previsão de investimento é de R$ 6,5 milhões, dos mais de R$ 3,6 bilhões previstos com as outras duas áreas.

O leilão vai acontecer na sede da B3, em São Paulo, a partir das 14h. Segundo o Ministério dos Portos e Aeroportos, o leilão das áreas no Porto de Maceió se trata de um arrendamento simplificado, com prazo de cinco anos, que teve dispensa de realização de audiência e consulta pública.

A área que será leiloada é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos, denominado MAC16. O estudo inicial determinava a movimentação somente de granéis sólidos minerais, especialmente concentrado de cobre, o que foi ajustado junto ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto a fim de aumentar a atratividade do terminal.

Segundo o chefe do subsetor de operações do Porto de Maceió, Antônio Carlos, a área que vai a leilão é composta por dois armazéns com capacidade de 1.600 toneladas, além de áreas adjacentes, com aproximadamente 9.500 metros quadrados.

“Com o leilão, a expectativa é de que possamos atrair um pouco mais de 6 milhões de investimentos, que irá impulsionar o desenvolvimento do nosso porto e região”, disse.

Leilão deve movimentar mais de R$ 3,6 bilhões
Considerado pelo Ministério dos Portos o maior leilão da história portuária do Brasil, a ação desta quarta-feira tem previsão de movimentar mais de R$ 3,62 bilhões.

O valor mais alto de investimento é previsto para o porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, que tem previsão de R$ 3,5 bilhões de investimentos. A área denominada ITG02 possui 348.937 metros quadrados e é destinada a movimentação de granéis sólidos minerais e possui estimativa de

movimentação de 20 milhões de toneladas por ano. O novo terminal consolidará o Porto de Itaguaí como o principal polo exportador de minério de ferro do país pelos próximos 35 anos de contrato.

A expectativa é de tornar o porto mais competitivo, com a geração de melhoria na cadeia logística ao qual ele está inserido, gerando mais empregos para a região.

Já no porto de Santana, no Amapá, a área que vai a leilão é denominada MCP03. Ele fica às margens do rio Amazonas e é gerido pela prefeitura da cidade através da Companhia Docas de Santana (CDSA). O espaço possui 11.800 metros quadrados e é destinado a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, como soja e milho em grãos.

Ao todo, o Ministério dos Portos e Aeroportos estima que o leilão da área no porto do Amapá atraia investimentos de R$ 89 milhões por um período de 25 anos de arrendamento, conforme previsto em edital.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 18/12/2024

gov.br Presidência da República
Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PROPÕE CRIAÇÃO DE GRUPOS DE TRABALHO PARA FORTALECER O DESENVOLVIMENTO DOS MODAIS PORTUÁRIOS E AEROPORTUÁRIOS

Secretária-executiva da pasta ressalta que grupos de trabalho vão contribuir para estruturação de novos contratos na atividade portuária e aeroportuária

Durante o encontro, participantes debateram sobre os desafios de desenvolver soluções integradas nos modais de transportes

A Secretária-executiva do Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori, propôs a criação de grupos de trabalho integrados entre a Superintendência de Seguros Privados (Susep), além de especialistas, gestores públicos e representantes da iniciativa privada, para o desenvolvimento de soluções integradas para otimizar operações e fortalecer o desenvolvimento sustentável dos mercados portuários e aeroportuários.

O pronunciamento ocorreu durante o evento “Seguros, Concessões e Arrendamentos: Oportunidades e Desafios Regulatórios”, promovido pelo MPor e pela Susep, nesta terça-feira (17), em São Paulo. Durante o encontro, representantes das agências reguladores, órgãos públicos e entidades privadas debateram sobre os desafios desses mercados, como a cobertura de seguros de garantia de performance, financiamento ao setor e o tratamento de riscos climáticos, além de questões de responsabilidade ambiental e civil.

A Secretária-executiva do MPor disse que os grupos de trabalho vão contribuir com a estruturação de novos contratos, bem como solução de entraves regulatórios para o andamento de atividades. "Fica o desafio de nós reunirmos a Susep e as agências reguladoras para propor esses grupos com temas específicos para evoluirmos no que é necessário. Seja na estruturação de novos contratos, interpretação, ou no seguro das atividades portuárias. O Ministério dos Portos e Aeroportos está à disposição para que a gente evolua nos pontos em comum".

Na ocasião, Mariana Pescatori também falou sobre os avanços nos seis Grupos de Trabalho (GTs) do Programa Navegue Simples, criados com o objetivo de dar continuidade à parceria com as entidades privadas com foco dedicado às outorgas portuárias. Segundo ela, o Governo Federal tem priorizado ações relacionadas às mudanças climáticas. Ela também comentou sobre as ações realizadas recentemente pela pasta para avaliar as possibilidades de financiamento ao setor e o tratamento de riscos climáticos, a exemplo da tragédia ocorrida no Rio Grande do Sul recentemente.

“Os eventos climáticos vem impactando as pessoas de uma forma mais próxima, de modo que precisamos ter esse olhar criterioso para saber como vamos tratar isso nos nossos contratos e entender o que o setor de seguros pode oferecer para que possamos melhorar a segurança jurídica”, disse a Secretária Executiva.

No encontro, o Superintendente da Susep, Alessandro Octaviani, destacou o estudo sobre lacuna de proteção securitária divulgado recentemente pelo órgão. “Lendo como um copo cheio, temos um imenso mercado para explorar e desenvolver”, afirmou. Além disso, o superintendente lembrou a publicação da Lei do contrato de seguro “Acabamos de aprovar uma lei que traz absoluta segurança, pois visa amenizar incertezas e abre espaço para a redução da assimetria de informações”, explicou Octaviani.

Na mesa de abertura do evento, representaram a Susep o Superintendente Alessandro Octaviani e os Diretores Airton Almeida, Júlia Normande Lins e Jéssica Bastos. Representando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), compareceu o Diretor-Presidente Eduardo Nery Machado Filho.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 18/12/2024

DADOS ESTATÍSTICOS - COM 39,6 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM OUTUBRO, PORTOS PÚBLICOS TEM O MELHOR RESULTADO DA SÉRIE HISTÓRICA PARA O PERÍODO

Porto de Vila do Conde (PA) foi destaque no mês, com crescimento de 37,37% na movimentação

Portos públicos tiveram o melhor resultado na movimentação de cargas de sua história

Os portos públicos brasileiros intensificaram o transporte de cargas nos últimos meses. Como resultado, o setor aquaviário apresentou o melhor resultado para o mês de outubro, com movimentação de 39,6 milhões de toneladas de cargas. O número representa o maior volume para o período da série histórica, com crescimento de 0,53% em comparação com o mesmo período do ano anterior. Os dados foram divulgados no Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirma que o crescimento é fruto do planejamento estratégico do Governo Federal para a melhoria da exportação de cargas no país. “O resultado traz impacto positivo diretamente na nossa economia, sobretudo em cada região em que os portos estão instalados, trazendo emprego e aumentando a renda do brasileiro. Os investimentos públicos e privados aportados neste ano impactam na celeridade das exportações, resultando em melhorias nas tecnologias dos nossos complexos portuários”, destacou.

Entre os dez maiores portos do país, o Vila do Conde, no Pará, apresentou a maior variação positiva no período, com movimentação de 1,6 milhão de toneladas, registrando um aumento de 37,37% em

comparação ao mesmo período de 2023. O porto de Santos, maior da América Latina, também apresentou variação positiva (5,7%). O porto de São Francisco do Sul, localizado em Santa Catarina, cresceu 21% em movimentação no mês de outubro, com destaque para carga geral.

Cargas e Navegação
Em relação às cargas conteinerizadas, a movimentação do mês atingiu 12,1 milhões de toneladas. Isso representa 1,1 milhão de TEUs movimentados, um crescimento de 11,64%. Desse total, 0,8 milhão de TEU foram movimentados em longo curso e 0,3 milhão por cabotagem.

Cargas gerais apresentaram movimentação de 5,0 milhões de toneladas de cargas em outubro de 2024; granel sólido chegou a 64,4 milhões de toneladas; e granel líquido alcançou 25,8 milhões.

Por sua vez, a movimentação de cargas de longo curso foi de 80,9 milhões de toneladas no mês, a cabotagem atingiu uma movimentação de 22,4 milhões de toneladas e a navegação interior chegou a 3,9 milhões de toneladas em outubro.

Terminais Privados
Os terminais autorizados tiveram queda de 5,43% na movimentação em relação a outubro do ano passado. O setor movimentou 67,7 milhões de toneladas de cargas. A carga conteinerizada transportada nos complexos privados, no entanto, cresceu mais de 18% no período.

Já o destaque percentual, entre os 10 TUPs que mais movimentaram no mês, ficou para o Terminal Portuário do Pecém (CE), que registrou crescimento de 29,26%, com 1,7 milhão de toneladas de cargas.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 18/12/2024

GOVERNO FEDERAL ASSUME A GESTÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

Medida visa garantir a continuidade das operações portuárias e a preservação dos postos de trabalho

Administração do complexo será feita pela Autoridade Portuária de Santos

O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), deu início nesta terça-feira (17) à retomada da gestão do Porto de Itajaí, visando fomentar o desenvolvimento econômico do estado de Santa Catarina, impulsionar a geração de emprego e renda e garantir a continuidade das operações portuárias.

O porto teve as atividades paralisadas em 2022, quando a intenção do Governo Federal, na época, era a privatização. Em dezembro de 2023, já no atual governo, o porto teve o contrato provisório assinado; possibilitando, assim, a retomada das atividades, regularização do porto, bem como a retorno do interesse econômico do porto catarinense.

A decisão de assumir a gestão do Porto de Itajaí foi tomada após um amplo debate dentro do governo. Decidiu-se que a gestão será feita pela Autoridade Portuária de Santos (APS). A escolha seguiu a recomendação de que a administração do Porto de Itajaí fosse atribuída a uma empresa com forte capacidade de gestão e estabilidade financeira, a fim de garantir a continuidade das operações, a preservação dos postos de trabalho e a movimentação eficiente de cargas.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que "o trabalho conjunto entre os dois portos fortalece a competitividade logística, facilita a otimização de rotas e operações e melhora

a eficiência no atendimento ao mercado internacional, impulsionando o desenvolvimento econômico de ambas as regiões", disse.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 18/12/2024

gov.br Presidência da República
Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

COM DOIS MESES DE ANTECEDÊNCIA, RENAN FILHO ENTREGA NESTE SÁBADO (21) A NOVA PONTE SOBRE O RIO CAÍ, NO RS

Estrutura, que liga os municípios de Nova Petrópolis e Caxias do Sul, colapsou em maio, devido às chuvas que atingiram o estado

O ministro dos Transportes, Renan Filho, entrega neste sábado (21), a nova ponte sobre o rio Caí, no Rio Grande do Sul, que foi completamente destruída em razão das chuvas que assolaram o estado.

Com investimento de R$31 milhões, a obra na BR-116, entre as cidades de Nova Petrópolis e Caxias do Sul, será inaugurada dois meses antes do prazo previsto.

Considerando as últimas enchentes, a nova estrutura será cerca de um metro mais alta, terá 180 metros de extensão e largura de 13 metros.

Cobertura de imprensa
Não há necessidade de credenciamento para os profissionais de imprensa interessados em cobrir a cerimônia.

SERVIÇO
O quê: Cerimônia de entrega da nova ponte sobre o rio Caí
Quando: Sábado (21), às 11h
Onde: BR-116 - Km 175 (próximo à cabeceira da ponte)
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 18/12/2024

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA MAIS 16 KM DUPLICADOS NA BR-116/RS, ENTRE GUAÍBA E PELOTAS

Investimento federal de aproximadamente R$ 1,5 bilhão já concluiu 85% do projeto de duplicação da rodovia

Entre Guaíba e Pelotas, BR-116/RS ganha mais 16 km de duplicação - Foto: Divulgação/DNIT

O Ministério dos Transportes anunciou a liberação de mais 16,41 quilômetros de pistas duplicadas na BR-116/RS, entre os municípios de Guaíba e Pelotas, no Rio Grande do Sul. Com essa entrega, já estão concluídos 179,4 quilômetros de duplicação, o que representa 85% dos 211,2 quilômetros previstos no projeto. Até o momento, o Governo Federal investiu cerca de R$ 1,5 bilhão na obra.

Outros dois trechos serão entregues na sequência: o primeiro, de seis quilômetros, entre os quilômetros 308,4 e 314,4, no município de Guaíba, no lote 1 do empreendimento; e o segundo trecho, parcial, entre os quilômetros 397 e 398, em Camaquã, foi liberado para permitir a construção de um viaduto de acesso ao município.

Outros dois trechos serão entregues em breve: 2,63 quilômetros no município de Cristal, entre os quilômetros 417,35 e 419,98, e 6,78 quilômetros em São Lourenço do Sul, entre os quilômetros 469,76 e 476,54.

Importância da duplicação
A BR-116/RS é uma das rodovias mais importantes do País. Entre Guaíba e Pelotas, transitam diariamente cerca de 3,8 mil caminhões de carga e 2,2 mil veículos de passeio. Com a duplicação, a rodovia terá não apenas maior capacidade, mas também travessias urbanas, ruas laterais, retornos operacionais, pontes, viadutos e passarelas, o que aumentará a segurança viária e organizará o tráfego nas comunidades locais.

Além disso, a BR-116 desempenha um papel estratégico na logística nacional. A maior rodovia do Brasil é o principal corredor de acesso ao sul do Rio Grande do Sul e ao Porto de Rio Grande, além de ser uma rota essencial para o escoamento da produção agrícola e industrial entre o Brasil e os países do Mercosul.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 18/12/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ITAJAÍ, A FEDERALIZAÇÃO E SEUS DESAFIOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A decisão do Governo Federal de federalizar o Porto de Itajaí (SC), após décadas de gestão municipalizada, marca um novo capítulo na história do complexo portuário. A escolha por transferir a administração para a Autoridade Portuária de Santos, com sua expertise e experiência, oficializada nessa terça-feira, dia 17, busca garantir a continuidade das operações e a otimização dos recursos.

No entanto, a federalização do Porto de Itajaí não se limita a uma simples troca de gestão. Trata-se de um processo complexo que exige atenção e diálogo entre os diversos atores envolvidos. É fundamental que o Governo Federal, ao assumir as rédeas do porto, mantenha um canal aberto de comunicação com as empresas, os trabalhadores, as autoridades locais e a sociedade civil.

A experiência dos últimos anos, marcada por dificuldades na gestão e por processos licitatórios controversos, demonstra a necessidade de um planejamento estratégico de longo prazo para o porto. É preciso definir claramente os objetivos, as prioridades e os investimentos necessários para garantir a competitividade do complexo portuário no cenário nacional e internacional.

Além disso, é fundamental que o Governo Federal ouça as demandas e as expectativas dos diversos atores envolvidos. As empresas que operam no porto, os trabalhadores e a comunidade local possuem um conhecimento profundo da realidade local e podem oferecer valiosas contribuições para a formulação de políticas públicas mais eficazes.

E não se pode negar que a federalização do Porto de Itajaí, conseguindo otimizar as operações do complexo, representará uma oportunidade para o desenvolvimento econômico da região. Ao investir em infraestrutura, modernizar os equipamentos e melhorar processos, o Governo Federal pode

transformar o porto em um hub logístico de excelência, capaz de atrair novos investimentos e gerar empregos.

No entanto, para que esses benefícios se concretizem, é preciso que o Governo Federal adote uma postura proativa e transparente, ouvindo as demandas da sociedade e trabalhando em parceria com os diversos atores envolvidos. A federalização do Porto de Itajaí é um marco importante, mas o sucesso dessa iniciativa dependerá da capacidade do Governo de construir um projeto de longo prazo que beneficie a todos.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - CÂMARA APROVA REFORMA TRIBUTÁRIA

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

REFORMA APROVADA 1

Por 324 votos a favor, 123 contrários e 3 abstenções, a Câmara dos Deputados aprovou o projeto de lei complementar que regulamenta a reforma tributária sobre o consumo. A proposta requeria maioria absoluta. Em seguida, os deputados derrubaram as mudanças do Senado por 328 contrários, 18 favoráveis (a manter as alterações) e 7 abstenções. Com a aprovação, o projeto de lei complementar pode ser enviado para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Agora, podem virar lei complementar, itens como cashback (devolução parcial de imposto para os mais pobres), impostos reduzidos para imóveis e cesta básica nacional isenta de imposto.

REFORMA APROVADA 2

O relator do texto, deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), leu o relatório na segunda-feira à noite. As discussões foram concluídas por volta das 22 horas, mas o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, transferiu a votação para esta terça, para haver um quórum mais alto.

REFORMA APROVADA 3

O parecer de Lopes retira os principais pontos alterados no Senado, como a retirada das bebidas açucaradas do Imposto Seletivo (imposto cobrado sobre produtos que prejudiquem a saúde ou o meio ambiente) e a redução em 60% da alíquota para os serviços de saneamento e água e de veterinária. O texto também derrubou a possibilidade de substituição tributária do futuro Imposto sobre Valor Adicionado (IVA) e retomou as listas de princípios ativos específicos para os medicamentos com isenção ou com alíquota reduzida em 60%.

REFORMA APROVADA 4

A versão aprovada pelo Senado tinha extinguido as listas e tinha estabelecido a isenção e a redução de alíquota com base em doenças e em funções de medicamentos. Segundo Lopes, as mudanças farão a alíquota padrão de IVA cair para até 27,84%, contra alíquota de 28,55% da versão aprovada pelo Senado, a maior do planeta para esse tipo de imposto, superando a Hungria.

REFORMA APROVADA 5

No caso dos serviços, o parecer de Lopes cria um redutor de 30% da alíquota sobre serviços veterinários, que tinha saído do Senado com redução de 60%. O texto retira o redutor de 60% dos seguintes tipos de serviços: segurança da informação e cibernética; atividades educacionais complementares agregadas, como educação desportiva, recreacional e em línguas estrangeiras.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

REGIÃO SUL - GOVERNO CONFIRMA FEDERALIZAÇÃO E ASSUME GESTÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

Com confirmação da federalização, complexo portuário passa a ser administrado pela Autoridade Portuária de Santos

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebenews.com.br e Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Durante reunião na sede do MPor, Governo Federal confirmou federalização do complexo de Itajaí, que passará a ser administrado pela APS (Foto: Vosmar Rosa/MPor)

ANTERIORMENTE ADMINISTRADO PELA PREFEITURA, POR MEIO DA SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAJAÍ, O COMPLEXO PASSA A SER GERIDO PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS (APS), RESPONSÁVEL PELO PORTO DE SANTOS (SP)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) confirmou nesta terça-feira (17) a federalização do Porto de Itajaí, em Santa Catarina. Anteriormente administrado pela Prefeitura, sendo a única Autoridade Portuária municipal do país, o complexo passa a ser administrado pela Autoridade Portuária de Santos (APS), que faz a gestão do Porto de Santos (SP).

A definição sobre o futuro do Porto de Itajaí foi definida em reunião na sede da pasta, em Brasília. No encontro estavam o ministro Silvio Costa Filho, o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, o diretor Alber Vasconcelos, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e o advogado João Paulo Tavares Bastos Gama, indicado pelo Governo Federal para assumir a superintendência do complexo de Itajaí.

“A escolha seguiu a recomendação de que a administração do Porto de Itajaí fosse atribuída a uma empresa com forte capacidade de gestão e estabilidade financeira, a fim de garantir a continuidade das operações, a preservação dos postos de trabalho e a movimentação eficiente de cargas”, afirmou em nota o Ministério de Portos.

Segundo o ministro Silvio Costa Filho, a definição sobre retomada da gestão do porto por parte do Governo Federal, visa garantir a continuidade das operações e preservação dos postos de trabalho.

“O trabalho conjunto entre os dois portos fortalece a competitividade logística, facilita a otimização de rotas e operações e melhora a eficiência no atendimento ao mercado internacional, impulsionando o desenvolvimento econômico de ambas as regiões”, comentou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

NACIONAL - EM NOTA, PREFEITURA CITA ESFORÇOS DE OITO ANOS PARA MANTER GESTÃO MUNICIPAL

Da Redação redacao.jornsl@redebenews.com.br

Logo após o Governo Federal oficializar a federalização do Porto de Itajaí, a prefeitura do município catarinense divulgou um comunicado reafirmando sua posição contrária à decisão e destacando os esforços realizados ao longo dos últimos oito anos para renovar o convênio de delegação municipal. Segundo o texto, desde 2017, mais de 30 ofícios foram enviados ao Governo solicitando a prorrogação da gestão municipal por mais 25 anos, além de reuniões com o Ministério dos Portos e Aeroportos e apoio de parlamentares para manter uma luta iniciada em 1995.

“Desde 2017, defendo que a Autoridade Portuária deve ficar com o Município de Itajaí. Há 25 anos temos mostrado todo um trabalho em favor do nosso porto e em sintonia com o desenvolvimento econômico da cidade. Uma relação equilibrada que garantiu ótimos resultados em movimentação de contêineres, geração de trabalho e renda, mais investimentos e índices positivos, como IDH, PIB, PIB per capita e na balança comercial”, destaca o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni (MDB).

A Prefeitura também lembrou a paralisação das operações portuárias após o término do contrato com a APM Terminals, em 2022, e a solução temporária adotada em 2023, com a concessão dos berços 1 e 2 para a JBS/Seara. Entretanto, segundo o superintendente do porto, Fabio da Veiga, o

município se empenhou ao máximo para manter a gestão local. “Fizemos reivindicações, mostramos o trabalho realizado nesses 25 anos(...) mas infelizmente essa questão foi muito politizada”, lamenta.

Entidades empresariais, representantes do setor no estado e políticos catarinenses também defendiam a renovação da Autoridade Portuária sob gestão do município. Eles alegam que a federalização do complexo representa um retrocesso, sem contar possíveis prejuízos para a cidade.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

NACIONAL - GOVERNO APROVA MODELO PARA PRIMEIRA CONCESSÃO HIDROVIÁRIA DO BRASIL

Rio Paraguai será o pioneiro, com investimentos de R$ 64 milhões em dragagem e sinalização para garantir navegação segura
Por GUSTAVO ZANAROLI gustavo.zanaroli@redebenews.com.br

Segundo o secretário Dino Antunes, a forte estiagem deste ano, que chegou a paralisar a navegação no rio Madeira, forçou a necessidade de mudanças no projeto de concessão (Foto: Divulgação)

O Ministério de Portos e Aeroportos aprovou o modelo feito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para a primeira concessão hidroviária do país. A Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação pretende iniciar a consulta pública para o leilão do Rio Paraguai ainda essa semana. “A gente recebeu os estudos na sexta-feira, aprovou e devolveu. Porque a gente está fazendo junto”, disse à Rede BE News o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes Batista.

Os estudos mostram que, nos primeiros cinco anos, a concessionária deverá fazer os serviços de dragagem, sinalização e balizamentos, além da implantação do Sistema de Gestão do Tráfego Hidroviário. Os trabalhos serão feitos nos 600 quilômetros de extensão da hidrovia, que vai começar em Porto Murtinho, na fronteira entre Mato Grosso do Sul e o Paraguai e vai até Corumbá, na fronteira com a Bolívia.

O investimento previsto vai ser de quase R$ 64 milhões, para o prazo de 15 anos de concessão. Com a dragagem, o canal vai passar a ter três metros com o rio cheio e dois em período de seca, o que vai trazer segurança para a navegabilidade o ano inteiro. A previsão de tarifa vai ser de R$ 1,27 por tonelada de carga.

Dino Antunes Batista disse que os estudos serão encaminhados agora para o Tribunal de Contas da União (TCU). “Eles já têm conhecimento sobre os estudos. Eles sabem o que a gente está fazendo. Lógico que não tão próximo quanto a gente e a Antaq, mas ele não é algo totalmente novo pra eles. Eles já têm acompanhado, então eles têm demonstrado ali uma confiança no que a gente tem feito. Mas vai levar alguns meses para eles avaliarem”.

A seca prejudicou a movimentação de cargas no Rio Paraguai esse ano. De acordo com números da Antaq, entre janeiro e setembro, foram movimentados 2,77 milhões de toneladas, o número mais baixo dos últimos cinco anos.

A decisão de priorizar o Rio Paraguai fez com que a Antaq e a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação mudassem o cronograma de leilões. Inicialmente, o Rio Madeira seria a primeira concessão de hidrovias do país. As consultas públicas até já foram iniciadas, mas os dois órgãos viram a necessidade de discutir mais essa concessão e aumentar a comunicação, principalmente com a população ribeirinha, que utiliza o Rio Madeira como principal meio de locomoção.

“O pessoal da pesca está preocupado com a concessão. Eles pensam que vão pagar tarifa. Nós não estamos falando de passageiros, não estamos falando de pesca. Só que é natural que aconteça essa dificuldade na comunicação”, disse o secretário.

Dino Antunes também falou que a forte estiagem deste ano, que chegou a paralisar a navegação no rio Madeira, forçou a necessidade de mudanças no projeto. “Não adianta a gente querer alocar totalmente o risco para o privado. Mandar o concessionário manter a navegação, mesmo que não caia uma gota de chuva. Não é razoável”, concluiu o secretário.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

NACIONAL - LULA INDICA NOMES PARA CARGOS DE DIREÇÃO EM NOVE AGÊNCIAS REGULADORAS

Destacam-se as escolhas de Guilherme Theo Sampaio para ser o diretor-geral da ANTT e Tiago Chagas Faierstein para comandar a Anac
Da Redação redacao.jornsl@redebenews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) encaminhou ao Senado 17 indicações para cargos de direção em nove agências reguladoras. Entre os destaques, estão as nomeações para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), ambas estratégicas para o setor de infraestrutura e mobilidade.

Para a direção-geral da ANTT, o escolhido foi Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio. Já na Anac, houve mudanças importantes nas indicações. O Planalto rerou a nomeação do atual diretor substituto Tiago Sousa Pereira, para a presidência da agência. Em seu lugar, foi indicado Tiago Chagas Faierstein, atual diretor da Infraero. Além disso, a substituição de Mariana Olivieri Caixeta Altoé por Rui Chagas Mesquita reforça a composição técnica da diretoria da Anac.

O pacote inclui indicações para a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em que Artur Wa Neto, procurador federal e especialista em direito do petróleo, foi escolhido como diretor-geral, acompanhado de Pietro Sampaio Mendes, atual secretário de Petróleo e Gás do Ministério de Minas e Energia, para a diretoria.

Na Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Leandro Pinheiro Safatle, do Ministério da Saúde, foi indicado para diretor-presidente, com Daniela Marreco Cerqueira e Diogo Penha Soares como novos diretores.

As demais indicações foram as seguintes:

- Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN): e Alessandro Facure Neves de Salles Soares (diretor presidente), Lorena Pozzo e Ailton Fernando Dias (diretores)

- Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA): Larissa de Oliveira Rêgo, Cristiane Collet Battiston e Leonardo Góes Silva (diretores)
- Agência Nacional de Mineração (ANM): José Fernando de Mendonça Gomes Júnior (diretor-geral)

- Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS): Wadih Nemer Damous Filho (diretor-geral)
- Agência Nacional do Cinema (Ancine): Patrícia Barcelos (diretora)

Após o encaminhamento, os nomes precisam ser aprovados pelo Senado, que realizará saba- nas antes da confirmação.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

NACIONAL - NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO VAI REDUZIR CUSTO BRASIL

Declaração Única de Importação já começou a valer e substitui antigo sistema de comércio exterior
Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redebenews.com.br

Para o presidente do Conselho de Administração da AEB, Arthur Pimentel, a modificação traz benefícios ao país, como redução de custos, economia às empresas e competitividade

O novo processo de importação é a chave para reduzir o custo Brasil no comércio exterior. É o que defende o coordenador especial de Gestão de Riscos Aduaneiros da Receita Federal, Gustavo Lacerda Coutinho.

Em entrevista ao BE News, o especialista afirmou que o novo processo vai simplificar os processos de importação, facilitando o comércio internacional.

“O novo processo de importação está indo para a fase de implantação definitiva da Declaração Única de Importação (DUI) e desligamento em fases da DI (Declaração de Importação). Tudo foi feito com transparência, conversa com o setor privado, para que eles possam se adequar. E tudo isso vai diminuir o custo Brasil, com declarações antecipadas sem necessidade de armazenagem de carga, por exemplo, diminuindo o custo de operar o comércio exterior no Brasil”, disse.

Coutinho participou do evento Diálogos AEB – Atualizações do Novo Processo de Importação (NPI), realizado pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) no prédio do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro.

O representante da Receita Federal Gustavo Lacerda Coutinho acredita na diminuição do risco Brasil com declarações antecipadas sem necessidade de armazenagem de carga

Para o presidente do Conselho de Administração da AEB, Arthur Pimentel, a modificação só traz benefícios ao país. “Vai trazer inúmeros benefícios, reduzindo custos, trazendo economia às empresas e competitividade para as operações de importação. Com essa redução você consegue minimizar o famoso custo Brasil”, concluiu.

Em maio, a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC) e a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda (RFB/MF) informam que as operações de importação que hoje são realizadas pelo sistema Siscomex LI/DI passarão a ser realizadas por meio da Declaração Única de Importação (Duimp) no Portal Único de Comércio Exterior. A medida começou a valer em outubro e começou a ser implantada efetivamente neste mês.

Nesta primeira etapa, serão migradas para o novo sistema as operações de importações marítimas para consumo e sob regimes aduaneiros especiais não sujeitas a licenciamento. A primeira etapa incluirá, também, o trânsito aduaneiro para liberação de mercadorias em zonas secundárias.

No primeiro semestre de 2025, o faseamento avançará para contemplar as importações via modal aéreo e operações sujeitas a controle administrativo, ou seja, importações que requeiram licenciamento de importação, além das compras externas.

A terceira fase, prevista para o segundo semestre de 2025, expandirá a migração para importações terrestres e aquelas realizadas sob o regime da Zona Franca de Manaus (AM).
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

REGIÃO NORDESTE - EXPANSÃO DA REFINARIA ABREU E LIMA MOBILIZA MAIS DE R$ 8 BILHÕES

Editais da Petrobras preveem duplicação da capacidade e incremento na movimentação de cargas no Porto de Suape

Da Redação redacao.jornsl@redebenews.com.br

A conclusão do trem 1 da Rnest, prevista para março de 2025, representará um incremento de 30% na movimentação de graneis líquidos no porto, alcançando 130 mil barris por dia (Foto: Divulgação)

A Petrobras lançou um pacote de editais para a construção do trem 2 da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), projeto que soma mais de R$ 8,4 bilhões em investimentos. As obras deverão impulsionar a movimentação de cargas no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, onde o empreendimento está localizado.

De acordo com o presidente de Suape, Márcio Guiot, a conclusão do trem 1, prevista para março de 2025, representará um incremento de 30% na movimentação de graneis líquidos no porto, alcançando 130 mil barris por dia. Com a operação do trem 2, prevista para 2028, a capacidade será duplicada.

Nos últimos sete anos, o cais pernambucano teve crescimento médio de movimentação entre 3% e 4%. A expectativa para este ano é crescimento de 5%, segundo Guiot. A conclusão do trem 1 da refinaria, a partir de março, já vai aumentar em 30% a movimentação atual. Além disso, em 2026, o terminal de contêineres já deve estar operando.

Como a refinaria terá capacidade de refinar mais, trará mais óleo cru. Hoje, aproximadamente 65% da carga movimentada no porto é de granel líquido, como combustíveis, óleo cru e derivados. O crescimento da Refinaria Abreu e Lima impulsiona ainda mais esse principal tipo de carga, aponta Guiot.

Do total de editais lançados, seis são destinados à contratação de serviços para complementação do projeto executivo, construção, montagem, ajustes, reparos e fornecimento de bens, além de desmontagens e adequações nas unidades do trem 2 da Rnest. O sétimo edital é voltado à contratação de serviços de desmontagem e limpeza de canteiros e áreas da refinaria.

O maior dos editais, com um orçamento referencial de R$ 2,9 bilhões, prevê a construção das unidades de coqueamento retardado, tratamento cáustico regenerativo, seção da unidade de tratamento e subestação.

O segundo maior edital tem orçamento referencial de R$ 1,6 bilhão, seguido por outro com orçamento de R$ 1,2 bilhão. Já o edital para a construção da unidade de destilação atmosférica e subestação possui orçamento de pouco mais de R$ 1 bilhão. Outros editais preveem investimentos de R$ 925 milhões e cerca de R$ 700 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

Região Sudeste - MPor fecha acordo para manutenção de concessionária no Galeão

Acerto com a RIOgaleão, que administra o aeroporto internacional, ainda vai passar pelo plenário do TCU

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Um dos pontos do contrato entre Governo e concessionária diz sobre a extensão do vínculo de concessão do Galeão em cinco anos, com fim previsto para 2044 e não mais em 2039 (Foto: Divulgação/Prefeitura do Rio de Janeiro)

O Ministério de Portos e Aeroportos e o RIOgaleão, concessionária que administra o Aeroporto Internacional Tom Jobim, no Rio de Janeiro, fecharam um acordo para manutenção da concessionária na gestão do terminal. As informações sobre o acerto foram publicadas inicialmente pelo jornal O Globo.

O acordo entre o Governo Federal e a empresa teve supervisão do Tribunal de Contas da União (TCU) e foi fechado no último dia do prazo dado pela própria corte de contas. O entendimento ainda precisa ser validado pelas áreas jurídicas da União, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e do plenário do TCU.

O acerto firmado muda a regra de outorga paga pela RIOgaleão e viabiliza a saída da Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) da concessão do terminal.

O ponto principal referente ao contrato de concessão do Galeão é o valor da outorga que a operadora precisa pagar anualmente para a União, que, em números corrigidos, refere-se a R$ 1,4 bilhão. A ideia central é transformar a outorga fixa em variável, conforme a previsão de receita da concessão.

O aeroporto foi leiloado na segunda rodada de licitação do setor aeroportuário, em 2013, com ágio de 294%, pelo valor de R$ 19 bilhões.

O segundo ponto do contrato diz sobre a extensão do vínculo de concessão em mais cinco anos, com o final previsto para 2044 e não mais em 2039.

Mesmo com a confirmação do novo acordo, o aeroporto internacional vai ser submetido ao mercado em uma licitação simplificada. O processo vai detectar se há outros investidores interessados no ativo além da Changi, que é a principal sócia do consórcio atual, com 51% de participação. Os 49% restantes pertencem à Infraero.

Em nota, a RIOgaleão afirmou que o processo seguirá para aprovação da governança das partes envolvidas. Na sequência, será encaminhado para parecer do Ministério Público junto ao TCU, e para deliberação do plenário da corte, quando o processo se tornará público.

“A concessionária aguardará para se manifestar após a finalização das próximas etapas e reforça seu compromisso em operar com a excelência e segurança já reconhecidas, além de atuar no desenvolvimento comercial do aeroporto, com políticas voltadas para atrair companhias aéreas, passageiros e novos negócios”, diz o comunicado enviado à imprensa.

Sem entrar em detalhes sobre o acordo, o Ministério de Portos e Aeroportos disse que o processo de repactuação do contrato de concessão do Galeão foi concluído no âmbito da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do TCU.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

REGIÃO SUDESTE - TARCÍSIO DÁ INÍCIO A OBRAS EM RODOVIAS COM INVESTIMENTO DE R$ 246 MI

Projetos abrangem melhorias na SP-057, SP-324 e SP-461, além da entrega da pavimentação da SP-336

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Além de anunciar o início das obras nas rodovias SP-057, SP-324 e SP-461, o governador Tarcísio de Freitas entregou a pavimentação da Rodovia Rio Negro e Solimões (SP-336) (Foto: Célio Messias/Governo de SP)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), oficializou o início de obras em três importantes rodovias do estado: a SP-057, em Juquitiba; a SP-324, em Vinhedo; e a SP-461, que conecta Votuporanga, Álvares Florence e Cardoso, na região de São José do Rio Preto. Os projetos representam um investimento total de R$ 246 milhões, anunciado em evento realizado no último dia 14, durante visita a Franca, na região de Ribeirão Preto. Na ocasião, o governador também entregou a pavimentação da Rodovia Rio Negro e Solimões (SP-336).

“É um dia extremamente importante para nós, que viemos inaugurar a Rio Negro e Solimões, ver como é que está andando a obra do nosso hospital e mostrar que a aviação regional vai ser fomentada com esse voo regular de Campinas a Franca. Essa integração é importante do ponto de vista econômico”, afirmou o governador.

As obras da Rodovia Rio Negro e Solimões, que facilita o acesso ao Aeroporto de Franca, foram finalizadas pelo DER antes do prazo, inicialmente previsto para abril de 2025. O projeto, com custo de R$ 42,8 milhões, incluiu a pavimentação de 11,4 quilômetros entre os municípios de Batatais, Franca e Restinga. A intervenção beneficiou diretamente mais de 350 mil pessoas, além de gerar 268 empregos diretos e indiretos.

As melhorias na rodovia englobaram terraplanagem, instalação de sistemas de drenagem, aplicação de 22.500 toneladas de asfalto e implantação de 3,8 mil metros de defensas metálicas. Além disso, foram realizadas obras de sinalização horizontal e vertical e o plantio de vegetação em uma área de 104 mil metros quadrados como parte das ações de recuperação ambiental.

A pavimentação atende à demanda de melhorias no tráfego, especialmente em períodos de chuva, e promove o desenvolvimento econômico local ao facilitar o escoamento da produção rural, como cana-de-açúcar e café, além de dar acesso a condomínios, empreendimentos comerciais e empresas.

O pacote de investimentos inclui ainda três novas obras:

- SP-057 (Juquitiba): Será investido R$ 36,9 milhões em melhorias e pavimentação no trecho entre os quilômetros 64,6 e 74,1, com previsão de conclusão em 12 meses.

- SP-324 (Vinhedo): As obras contarão com um aporte de R$ 16,9 milhões para implantação de um dispositivo de acesso e melhorias entre os quilômetros 77,4 e 78,7, também previstas para 12 meses.

- SP-461 (Votuporanga, Álvares Florence e Cardoso): O projeto receberá R$ 192,6 milhões, distribuídos em dois lotes. O lote 1 cobre o trecho entre os quilômetros 128 e 143,9, enquanto o lote 2 abrange do quilômetro 143,9 ao 165,3. O prazo estimado é de 18 meses.

“Das dez melhores estradas do Brasil, nove estão no Estado de São Paulo. Nós temos e sempre teremos a melhor infraestrutura do Brasil, e a gente vai continuar investindo. Estamos preparando o estado para isso”, destacou Tarcísio de Freitas.

A secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, reforçou o impacto positivo das iniciativas. “Os investimentos beneficiam diretamente os moradores, assim como os

negócios, o turismo e o lazer. Faz parte do compromisso do governo do estado de oferecer conforto e segurança nas estradas e melhorar a qualidade de vida dos paulistas", afirmou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

REGIÃO SUDESTE - SP PROMOVE MAIS UMA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO LOTE PARANAPANEMA

Projeto prevê investimentos de mais de R$ 4,7 bilhões para ampliação e operação do trecho
Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Governo de São Paulo, por meio da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), realiza nesta quarta-feira (18) a última audiência pública presencial para discutir o projeto de concessão patrocinada do sistema rodoviário Lote Paranapanema. A iniciativa prevê investimentos de R$ 4,7 bilhões para a ampliação, operação e manutenção de 282,3 km de rodovias, beneficiando diretamente 13 municípios na região Sudoeste do estado.

A audiência, marcada para as 10h no auditório da Artesp, na capital paulista, será realizada em formato híbrido, permitindo a participação presencial e virtual. A etapa é a terceira do ciclo de discussões, que começou em Ourinhos na segunda-feira (16), e seguiu para Itapetininga na terça (17).

O projeto do Lote Paranapanema está aberto para consulta pública até as 18h do dia 10 de janeiro. Para que as sugestões sejam analisadas, é necessário que estejam devidamente preenchidas no formulário padrão, acompanhadas da identificação do participante e enviadas dentro do prazo estipulado.

Por meio de uma parceria público-privada (PPP), o projeto prevê a ampliação, operação e manutenção do trecho rodoviário que conecta Itapetininga a Ourinhos, incluindo a implantação de faixas adicionais, acostamentos, dispositivos e passarelas.

Com o leilão programado para o primeiro semestre de 2025, o projeto abrange cinco rodovias que totalizam 282,3 km na região sudoeste do estado, beneficiando diretamente os municípios de Angatuba, Bernardino de Campos, Buri, Campina do Monte Alegre, Canitar, Chavantes, Ipaussu, Itaí, Itapetininga, Ourinhos, Paranapanema, Piraju e Tejupá.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

BE NEWS - JORNAL DA ORLA PASSA A INTEGRAR GRUPO BRASIL EXPORT

Tradicional publicação terá distribuição diária no formato digital, mantendo a versão impressa e gratuita nos finais de semana
Da Redação redacao.jornsl@redebenews.com.br

A cerimônia de assinatura do contrato entre o Grupo Brasil Export e o Jornal da Orla foi realizada na terça-feira, em Santos, reunindo representantes das duas empresas

É UM DIA HISTÓRICO PARA A REGIÃO DA BAIXADA SANTISTA. A GENTE PASSA A SONHAR COM UM JORNAL, UM VEÍCULO, UM GRUPO DE COMUNICAÇÃO DE FATO METROPOLITANO. É UM GRANDE GANHO PARA TODA A POPULAÇÃO, UM GRANDE GANHO PARA O JORNALISMO"

FABRÍCIO JULIÃO CEO
do Grupo Brasil Export

NEM MESMO DURANTE A PANDEMIA NÃO DEIXAMOS DE ENTREGAR NOSSOS JORNAIS DE FORMA GRATUITA. É UMA TRADIÇÃO MUITO FORTE, ESPECIALMENTE NA CIDADE DE SANTOS, E QUE AGORA VAMOS AMPLIAR PARA TODA A BAIXADA SANTISTA"

EDISON CARPENTIERI
proprietário e diretor de Redação do Jornal da Orla

Em uma parceria inédita, um dos mais tradicionais veículos de comunicação do Litoral de São Paulo (SP), o Jornal da Orla, passa a integrar o Grupo Brasil Export. O acordo foi firmado na manhã desta terça-feira (17) nos escritórios do Grupo Brasil Export, em Santos (SP), com a participação de dirigentes das duas empresas.

O "novo" Jornal da Orla será lançado no final de semana dos dias 25 e 26 de janeiro do próximo ano, que marca o aniversário de 479 anos da cidade de Santos. Atualmente um semanário, ele passará a ter edições diárias, de segunda a sexta-feira, no formato digital, e vai manter as edições especiais e impressas aos finais de semana.

Aos 51 anos, o Jornal da Orla é o mais antigo veículo de comunicação distribuído gratuitamente, no Brasil. Com a parceria, o conteúdo informativo deixará de focar apenas em Santos, passando a ser metropolitano, abrangendo as nove cidades da Baixada Santista (Santos, São Vicente, Guarujá, Praia Grande, Cubatão, Bertioga, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe). Ele ainda ampliará sua distribuição, chegando a todos os municípios da região, tanto em bancas como em estabelecimentos comerciais e residências.

"É um dia histórico para a região da Baixada Santista. A gente passa a sonhar com um jornal, um veículo, um grupo de comunicação de fato metropolitano. É um grande ganho para toda a população, um grande ganho para o jornalismo. Estou muito animado, acho que teremos um 2025 com grandes novidades, avanços importantes, e com uma equipe repleta de craques. Faremos o anúncio em breve de toda a equipe, com profissionais de vários setores. Tenho certeza de que será um grande sucesso", disse o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, que será o presidente do Conselho de Administração do Jornal da Orla.

"Nem mesmo durante a pandemia deixamos de entregar nossos jornais de forma gratuita. É uma tradição muito forte, especialmente na cidade de Santos, e que agora vamos ampliar para toda a Baixada Santista. É uma grande notícia para a região. Temos um grande desafio, vamos construir um novo jornal, ainda melhor, e que possa atender as expectativas de nossos leitores", comentou Edison Carpentieri, proprietário e atual diretor de Redação do Jornal da Orla e que será o diretor-presidente do veículo, na nova fase.

Entre as novidades, o Jornal da Orla será totalmente repaginado, onde vai passar por uma reforma gráfica na sua edição impressa e terá importantes melhorias no layout do novo portal. "Vamos ter uma equipe com mais de 15 jornalistas atuando nessa nova fase, e ainda um time muito forte de colunistas e articulistas. Toda a região ganhará com maior visibilidade, um maior noticiário, sendo melhor informada sobre tudo o que acontece e o que realmente é importante para seu cotidiano e o desenvolvimento da Baixada Santista", pontuou Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News – empresa do Grupo Brasil Export e que coordenará o Jornal da Orla.

Com ampliação da cobertura do noticiário da Baixada Santista, a distribuição das edições impressas aos finais de semana também terá um grande reforço, com foco de atingir o máximo possível de pessoas nos nove municípios, sendo entregue em residências, bancas, pontos de circulação e estabelecimentos comerciais.

"É um jornal de mais de 50 anos que as pessoas já conhecem com uma credibilidade muito grande na região. A gente agora tem uma novidade excelente, um olhar para o futuro, com um jornal tradicional e com uma inovação, agora sendo multiplataforma. É uma distribuição que vai atingir mais de 30 mil pessoas em locais estratégicos, como prédios da orla, estabelecimentos. Será uma distribuição ampla, com um público cada vez maior e engajado", comentou a diretora Comercial da Rede BE News, Roberta Riccioppo.

"O Jornal da Orla é um patrimônio da população santista. E estamos muito animados e otimistas com esse novo formato. Com a novidade de jornal diário, no formato digital, e com a edição impressa aos finais de semana, isso obviamente se transforma numa grande ferramenta para anunciantes apostarem nesse novo formato e com novo conteúdo", disse o diretor comercial do Grupo Brasil Export e diretor superintendente da Rede BE News, Márcio Delfim.

Além de novidades quanto ao seu layout gráfico e conteúdo para toda a região, o novo Jornal da Orla vai contar, também, com um calendário de eventos ainda maior. "Nosso objetivo é participar de forma intensa com a Baixada Santista, promovendo diversos eventos na cidade e em toda a região. Falamos de eventos esportivos, culturais, fóruns. A gente vai interagir de forma intensa com a região. A Baixada vai ganhar um novo líder porque Jornal da Orla virá intenso, com uma equipe brilhante, que todos irão gostar", analisou Julia Carpentieri, diretora comercial do Jornal da Orla.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/12/2024

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ECO-ENERGY, EMPRESA DO ECOSSISTEMA COPERSUCAR, LANÇA NOVOS CERTIFICADOS DE CARBONO PARA BIODIESEL E DIESEL RENOVÁVEL NOS ESTADOS UNIDOS

Informações: Copersucar (18 de dezembro de 2024)

A Eco-Energy, empresa do ecossistema Copersucar que opera nos Estados Unidos na comercialização e transporte de biocombustíveis e gás natural, anunciou a expansão de seu programa de Certificado de Redução de Emissões de Transporte (TERC) com o lançamento do TERC-Biodiesel e TERC -Diesel Renovável. Esses novos certificados TERC fazem parte de um programa voluntário de certificados de carbono, projetado para abordar as emissões de veículos pesados movidos a diesel, oferecendo uma nova via para empresas norte-americanas que mitigam sua pegada de carbono. Desde junho de 2023, a Eco-Energy também comercializa o TERC-Etanol.

Brian Simpson, diretor de Marketing da Eco-Energia, explica que "o TERC começou como uma solução inovadora e continua a evolução à medida que introduzimos o TERC-Biodiesel e o TERC-Diesel Renovável no mercado. Essa nova opção foi uma resposta à necessidade de nossos compradores por estratégias de redução de carbono focadas no transporte rodoviário, além da solução de etanol do TERC".

Os certificados TERC-Biodiesel e TERC-Diesel Renovável foram projetados para atender à crescente demanda por soluções eficazes e comprovadas em transporte sustentável no mercado norte-americano. Ao escolher os TERCs, as empresas com grandes emissões de Escopo 3 podem demonstrar seu compromisso com a gestão ambiental e expectativas regulatórias. Todos os TERCs – TERC-Etanol, TERC-Biodiesel e TERC-Diesel Renovável estão hospedados numa plataforma digital chamada Xpansiv Digital Fuels, registrando que viabiliza transações relacionadas aos atributos ambientais positivos de combustíveis verdes, garantindo transparência e rastreabilidade.

Cada certificado representa uma redução mensurável nas emissões, verificado por avaliações rigorosas de terceiros, dando às companhias confiança no impacto de suas ações na redução de carbono. A expansão do programa TERC reafirma o compromisso da Eco-Energia em oferecer soluções práticas que capacitam as empresas norte-americanas a alcançar avanços significativos em suas jornadas rumo à sustentabilidade.

“Esta iniciativa da Eco-Energy com os TERCs, além de inovadora, representa um importante passo da companhia para viabilizar soluções efetivas ao mercado, alinhadas ao compromisso da Copersucar de contribuir com soluções em escala para a transição energética e a segurança alimentar no mundo”, afirma Tomas Manzano, presidente da Copersucar e também do conselho de administração da Eco-Energia.

A Copersucar adquiriu as operações da Eco-Energy em 2012 formando uma posição relevante no mercado de etanol norte-americano, agregando a produção exclusiva de 17 destilarias de etanol de milho e movimentando 6 bilhões de litros de etanol por ano, em média. A empresa opera um sistema logístico eficiente com 12 terminais de distribuição naquele país, sendo 10 de etanol, além de 1 de gás natural e 1 de diesel renovável.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/12/2024

ADM ESPERA AUMENTAR VENDAS DE FERTILIZANTES E EXPANDIR NEGÓCIOS PARA BIOLÓGICOS

Informações: Globo Rural (18 de dezembro de 2024)

Multinacional busca diversificar o portfólio de insumos

A negociação de grãos Archer Daniels Midland (ADM) espera aumentar em 20% as vendas de fertilizantes no Brasil em 2025. A empresa aposta em um cenário positivo para a produção de soja e aumento das operações de troca (barter). E está expandindo também seus negócios para o segmento de biológicos, por meio de parcerias com fornecedores.

É mais um movimento de diversificação do portfólio de insumos da multinacional, que pretende começar em 2025 a fornecer sementes para a temporada 2025/26. Em parceria com “sementeiros de alta qualidade”, o plano é começar a soja e, futuramente, agregar o milho .

A empresa destaca que sementes, fertilizantes e defensivos agrícolas envolvem 60% dos custos dos agricultores em culturas como soja, milho e algodão. Reforçando sua atuação não completa de insumos, a ADM espera não apenas seguir registrando crescimento, como também consolidar sua estratégia de ser um fornecedor confiável para os produtores rurais.

A visão da multinacional é de um “grande potencial” de crescimento nos produtos biológicos, em meio à adoção de práticas de manejo mais sustentáveis. A transferência financeira nesse mercado é calculada em US$ 14 bilhões em nível global e US$ 1 bilhão no Brasil. Para o segmento atual, a ADM criou uma divisão específica de negócios, chamada de “especialidades”, que inclui também produtos orgânicos.

A negociação fechou parcerias com três fornecedores de bioinsumos: Biotrop, Simbiose e Mosaic Bioscience. À reportagem, detalhamos que os produtos da Biotrop serão distribuídos em Goiás, Mato Grosso do Sul, nos Estados da região Sudeste, Nordeste e Norte, com exceção de Rondônia. Os da Simbiose irão para Mato Grosso, Rondônia, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Em 2024, a ADM vendeu 60% mais fertilizantes do que em 2023. E manteve sua participação de mercado no Brasil, estimada em 3%. A estratégia no segmento inclui parcerias com grandes fornecedores, para oferecer descontos a clientes, e com programas de fidelidade, pelos quais conseguem oferecer outros tipos de benefícios. Na mesma tendência, a companhia elevou em 40% as vendas de defensivos agrícolas

Soja

Os resultados foram obtidos mesmo com os produtores expostos mais incertezas relacionadas aos preços de commodities agrícolas e estimativas de margens de 10% a 15% inferiores na safra 2023/24 em relação à anterior. A quebra de produção e a baixa nos preços internacionais, no entanto, não deixou de ter seu peso no balanço. A empresa prejudicou o movimento do grão para exportação, que representa dois terços das atividades com a oleaginosa no país.

O diretor de Negócios de Originação e Insumos da ADM Brasil, Raphael Costa, explica que a movimentação de soja em 2024 foi de 10% a 15% inferior à do ano passado. Como a quebra da safra brasileira acabou não sendo tão relevante quanto o esperado para a produção da América do Sul, os preços também caíram, o custo por tonelada aumentou e as margens da companhia ficaram mais competitivas.

O esmagamento da oleaginosa, por sua vez, foi beneficiado pelo cenário de preços mais baixos. Com sete unidades processadoras no país, a ADM opera em um cenário de redução de custos com a matéria-prima e demanda firme na indústria de carnes, pelo farelo, e de biodiesel, pelo óleo de soja .

“Na originação e exportações, fomos abaixo do esperado. No esmagamento, em linha ou até acima do esperado. Não sendo 'um para um' porque, quando a exportação vai mal, tem um impacto maior, mas o esmagamento compensou em parte e acabou ajudando a estabilizar o ano aqui no Brasil”, resume Costa.

Ainda assim, a negociação se manteve com uma participação de 12% no mercado brasileiro de soja , na próxima semana, que é de 13%. A empresa não revela números absolutos de faturamento no Brasil. Informa apenas que este ano marca o quinto seguido de crescimento. A expansão média anual tem sido de 20%.

De janeiro a outubro de 2024, a companhia processou 4,3 milhões de toneladas de soja no Brasil, 6,65% a mais que no mesmo período em 2023. E deve encerrar o ano com um aumento entre 5% e 6%, um grave no esmagamento. A ADM envasou no período 514 mil toneladas de óleo de cozinha, aumento de 8,34% e uma nova marca histórica.

A ADM vem se posicionando para ampliar essa capacidade de processamento. Em 2025, deve concluir a expansão de três plantas, com previsão de exclusão de 400 mil toneladas por ano. O valor do investimento é mantido em sigilo e a expectativa é já contar, pelo menos em parte, com o aumento de volumes já no ano que vem.Cenário

Raphael Costa avalia que a safra 2024/25 indica um cenário mais positivo. Mesmo com o atraso no plantio da soja , a produção deve crescer, podendo superar os 170 milhões de toneladas. A ADM deve aumentar a originação de soja para exportar. Ao mesmo tempo, as demandas das indústrias de carnes e de biodiesel devem se manter aquecidas, permitindo aumentar ainda mais o processamento do grão no Brasil.

A expectativa é ampliar as operações de permuta (troca de produtos por insumos), que respondem por metade dos negócios no Brasil. Avaliação é que, vendo suas margens diminuídas, os produtores tendem a aumentar o volume de operações “hedgeadas”, minimizando, assim, sua exposição aos riscos de oscilação nos preços de insumos e produtos.

Raphael Costa explica que já houve crescimento nas operações de permuta comparando 2024 com 2023. A tendência vem se manter na safra 2024/25 e deve continuar para a temporada 2025/26. Caso as expectativas de safra cheia na América do Sul se confirmem, os preços da soja podem ficar restritos. É a possibilidade de ter uma nova abertura nas margens deve estimular o produtor a trabalhar os custos por meio da troca.

“Estamos vendendo uma versão maior do produtor a especular. Ele está olhando para a safra que vai colher em 2025, a margem operacional, colocando os custos dos insumos. E, olhando o histórico

do ano passado até agora para frente, o cenário pode piorar", avalia o diretor de Negócios de Originação e Insumos da ADM .

Costa diz acreditar também que o atual nível da taxa de câmbio, com o dólar acima dos R$ 6, tem mais ajudado do que atrapalhou o produtor rural brasileiro. Com os preços atuais de soja na bolsa de Chicago, se a moeda americana estivesse valendo, por exemplo R$ 5,30, os preços da saca do grão estariam algo em torno de R$ 10 mais baixos que os praticados atualmente.

"O câmbio como está gera mais impacto positivo do que negativo porque os grãos , em reais, ficam mais caros. Se os insumos não foram comprados, ficariam mais caros. O problema maior é para o produtor que não travou. Se o câmbio voltar ou a percepção de safra cheia se consolidar, os preços caem ainda mais", alerta.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/12/2024

PREFEITURA DE SÃO PAULO DEFINE NOVO HORÁRIO PARA TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS POR VEÍCULOS DE CARGA

Informações: SINDISAN (18 de dezembro de 2024)

A Prefeitura de São Paulo publicou nesta sexta-feira (13), no Diário Oficial da Cidade, portaria em que atualiza as regras para o transporte de perigosos por veículos de carga nas ruas da capital.

Entre outras medidas, a Portaria nº 051, da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), proíbe o tráfego de veículos que transportam produtos perigosos entre as 7h e as 10h e entre as 17h e as 20h, de segunda a sexta-feira (exceto feriados), na área em que vigora o Rodízio Municipal de Veículos.

A portaria define que veículos de transporte de produtos perigosos classificados como de consumo local poderão circular nos horários do rodízio nas vias internacionais do Centro Expandido, mas a suspensão continua sendo válida para as ruas e avenidas que compõem o minianel viário (vias que delimitam o Centro Expandido).

A fiscalização às restrições impede a carga da CET e de equipamentos de fiscalização eletrônica, conforme prevê a portaria.

A nova regulamentação também atualiza a legislação municipal sobre a classificação de produtos perigosos estabelecida pela Resolução nº 5.998/2022 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A portaria determinou, ainda, que os casos de emergência com produtos perigosos deverão ser comunicados à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) pelo telefone 156.

Fonte: SECOM – Prefeitura da Cidade de São Paulo
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/12/2024

A TRANSFORMAÇÃO DA DP WORLD: DE OPERADORA DE PORTOS A PROVEDORA DE SOLUÇÕES END-TO-END

Informações: ABOL Brasil (18 de dezembro de 2024)

Por Marcio Medina, Vice-Presidente Comercial da DP World no Brasil

Em um mundo onde as cadeias de suprimentos globais são cada vez mais complexas, empresas de diversos setores buscam soluções para desenvolver estratégias que potencializem a resiliência de suas operações. O setor logístico global, de forma geral, está vivenciando um momento de transição, onde a integração e a sustentabilidade são essenciais para reduzir custos e aumentar a eficiência.

Algumas das recentes perturbações, causadas por fatores como mudanças climáticas, questões geopolíticas e desafios macroeconômicos, destacam a crescente necessidade de soluções logísticas mais eficientes, integradas e sustentáveis. Além disso, há ainda outro fator fundamental na competitividade do setor: o processo de verticalização dos terminais portuários, os quais, nos últimos anos, vem sendo adquiridos pelos grandes armadores, que passam a deter boa parte do controle do volume de cargas internacionais.

Para seguir competitiva em meio a este ambiente de constantes mudanças, a DP World redesenhou sua estratégia global, com frentes de atuação que ampliam seu escopo de serviços e se posicionam como uma provedora de soluções logísticas end-to-end.

A empresa utiliza sua infraestrutura de portos e terminais espalhados em todo o mundo para ir além de sua atuação tradicional, oferecendo também soluções logísticas completas e personalizadas que conectam cargas desde a fábrica até a porta do cliente em todo o mundo.

Essa transformação reflete uma visão mais ampla e integrada do comércio global. Ao incorporar tecnologias inovadoras, soluções digitais e uma abordagem centrada no cliente, a DP World busca melhorar a visibilidade, a eficiência e a gestão das operações logísticas. Para atingir esse objetivo, o Grupo realizou competições pontuais de empresas que agregam valor ao seu portfólio de serviços, como é o caso da americana Syncreon, especializada em soluções logísticas e da cadeia de suprimentos para as indústrias automotivas e de tecnologia de alto crescimento. A empresa foi 100% adquirida em 2021 e passou a integrar o portfólio da DP World Logistics. O mesmo aconteceu com a Imperial Logistics, focada na indústria automotiva, de saúde, química e de commodities, com operações específicas na África e na Europa. A DP World adquiriu a Imperial para melhorar a conectividade das rotas comerciais entre produtores africanos, ampliando sua rede de parceiros dentro do continente com portos e terminais, zonas econômicas e logística marítima.

Outra estratégia do Grupo é ampliar sua participação, ainda que de forma orgânica, no segmento de agenciamento de carga, abrangendo um novo escopo de venda de serviços como frete marítimo, transporte aéreo rodoviário, seguro internacional e desembaraço aduaneiro.

Para isso, tem investido na abertura de mais de 100 escritórios deste segmentos ao redor do mundo, oferecendo uma gama de serviços que busca fortalecer a posição da DP World no mercado global, conectando sua capilaridade de terminais portuários e empresas logísticas que atuam para grandes marcas , oferecendo soluções mais completas e customizadas para empresas de diferentes regiões.

Com uma rede global de mais de 400 unidades operacionais, em mais de 70 países, a DP World integra portos, terminais, serviços marítimos, distribuição e soluções multimodais, facilitando o fluxo contínuo de mercadorias de maneira eficiente, ágil e sustentável. Seu portfólio diversificado de serviços é projetado para atender às necessidades de empresas em um mercado cada vez mais competitivo e volúvel, reduzindo o tempo de inatividade e garantindo processos logísticos contínuos.

Brasil segue tendência global

No Brasil, um enorme mercado com mais de 200 milhões de pessoas, com potencial estratégico de desenvolvimento de serviços da DP World Logistics, também se observa a tendência de transformação das cadeias de suprimentos. Um estudo recente, encomendado pela DP World e realizado pela MindMiners, em colaboração com a EXAME, consultou executivos C-Level de grandes empresas no país que contratam serviços logísticos. Esse estudo aponta que a má comunicação por parte dos serviços logísticos é um dos principais gargalos para as empresas, associado a um alto custo destes serviços. O estudo aponta, ainda, que 58% dos executivos decidiram optar por melhorar a gestão de seus processos logísticos por meio da contratação de uma única empresa que oferece

soluções logísticas integradas “end-to-end”, envolvendo, entre outros fatores, mas principalmente , a redução de custos.

A DP World tem investido no país, onde opera um terminal multipropósito no Porto de Santos (SP) desde 2013, com capacidade para 1,4 milhão de TEUs e investimentos já anunciados para expansão para 1,7 milhão até 2028, além de um complexo dedicado ao transporte de celulose com capacidade para 5 milhões de toneladas.

Em março deste ano, a empresa anunciou um acordo com a Rumo, maior operadora de operação ferroviária do país, para a construção de um novo terminal dedicado à entrega de grãos e de fertilizantes, que será instalado na área da DP World.

O novo empreendimento terá capacidade para movimentação de até 12,5 milhões de toneladas anuais, sendo 9 milhões de toneladas de grãos e 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes, impulsionando a competitividade do agronegócio no longo prazo.

Também recentemente, o Grupo inaugurou dois escritórios de agenciamento de cargas no país, sendo um em Itajaí (SC) e outro em São Paulo, além de um já existente em Santos.

Já a divisão de Contract Logistics conta com três unidades de operação no estado de São Paulo, reforçando sua posição como parceiro logístico estratégico.

Para o ano que vem, um ambicioso plano de expansão será colocado na prática, com a abertura de outros quatro escritórios nas cidades de Campinas, Curitiba, Rio de Janeiro e Porto Alegre, além da contratação de mais de 100 profissionais de vendas e operações, movemos o crescimento das atividades da DP World Logistics no Brasil.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/12/2024

JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO AGE PARA LIBERAR EMENDAS E EVITAR NOVO CONFLITO COM CONGRESSO DURANTE VOTAÇÃO DE PACOTE FISCAL

Ofício enviado pela Câmara na semana passada, assinada por 17 líderes partidiários, pede a liberação de R$ 4,2 bilhões de emendas de comissão
Por Camila Turtelli — Brasília

Após ameaças do Congresso de travar a votação do pacote de ajuste fiscal, o governo decidiu encampar iniciativa do Congresso que, na visão de especialistas, representa um "drible" nas novas regras para liberação de emendas. O apoio se deu após desconfianças de parlamentares de que o Palácio do Planalto estava atuando em conjunto com o ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), para suspender o pagamento de recursos destinados aos seus redutos eleitorais.

Um ofício enviado pela Câmara na semana passada, assinada por 17 líderes partidiários, pede a liberação de R$ 4,2 bilhões de emendas de comissão, realocando parte das emenda. O documento, contudo, não passou pelo aval dos colegiados, etapa prevista nas novas regras aprovadas no mês passado pelo Congresso.

Após deputados do PSOL e do Novo avisarem que iriam ao STF para suspender novamente os pagamentos, a Casa Civil divulgou um parecer nesta terça-feira no qual diz entender não haver irregularidades na iniciativa da Câmara. A avaliação da Secretaria de Assuntos Jurídicos (SAJ),

órgão de assessoramento jurídico do governo, é que a regra que prevê aval das comissões só vale a partir de 2025.

O líder do PT na Câmara, Odair Cunha (PT-MG), afirma que o envio do documento foi feito após acordo dos líderes, incluindo os do governo.

— Houve um acordo de líderes — disse Cunha.

Três líderes que assinam o ofício afirmaram ao GLOBO, em caráter reservado, terem respaldado o pedido para liberar os recursos a pedido do presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL). De R$ 180 milhões que foram realocados, 40% dos valor foi destinado a Alagoas, reduto eleitoral do parlamentar.

Diante de ameaças do Congresso de travar a votação do pacote de ajustes fiscal, o governo montou no início do mês uma força-tarefa para tentar destravar o pagamento de emendas parlamentares. A preocupação no Palácio do Planalto era a que o impasse perdurasse e impedisse a aprovação das medidas necessárias para adequar o Orçamento de 2025 antes da virada do ano.

Na semana passada, o governo já havia divulgado uma portaria para facilitar a liberação das de emendas e tentar apaziguar os ânimos do Congresso. O texto coloca caminhos para que os pagamentos possam ser liberados atendendo as decisões da Corte, como por exemplo, a exigência da apresentação de plano de trabalho para emendas Pix e a identificação de “padrinhos” para emendas de comissão e restos a pagar do orçamento secreto, modalidade extinta em 2022.

O primeiro projeto do pacote foi aprovado no plenário da Câmara nesta terça-feira e os demais estão previstos para serem votados hoje. Os textos ainda precisam passar pelo Senado.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/12/2024

CONGRESSO APROVA LEI QUE DÁ AS BASES PARA O ORÇAMENTO DE 2025; TEXTO PREVÊ META DE DÉFICIT ZERO

Projeto segue para sanção do presidente Lula
Por Victoria Abel — Brasília

O Congresso Nacional — Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo/12-03-2021

O plenário do Congresso Nacional aprovou nesta quarta-feira o projeto da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025. A LDO dá as bases para o Orçamento, mas não apresenta valores de despesas de cada rubrica. O projeto estabelece a meta fiscal de déficit zero para 2025. O texto segue para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O Orçamento em si só será votado depois de o pacote de gastos ser aprovado e pode ficar para sábado.

Durante tramitação no plenário do Congresso Nacional, deputados e senadores entraram em um acordo para retirar o fundo partidário dos limites de crescimento de despesas do arcabouço fiscal. A previsão estava em versão anterior do relatório do senador Confúcio Moura. Dessa forma, o fundo partidário poderá crescer acima de 2,5%. As demais despesas da Justiça Eleitoral continuaram no limitador de despesas previsto no arcabouço. A previsão, com a modificação, é que o fundo consiga R$ 160 milhões a mais em 2025.

A primeira versão da LDO também previa a autorização para o governo bloquear emendas parlamentares, em uma nova tentativa de maior controle das verbas. O trecho, porém, também foi retirado no plenário do Congresso, após acordo.

O governo conseguiu mudar o texto para deixar de ser obrigado a mirar o centro da meta fiscal até a avaliação bimestral de receitas e despesas feita em novembro.

Com a retirada do dispositivo, o entendimento é que o governo vai perseguir o centro da meta, mas poderá continuar trabalhando com a margem de tolerância prevista no arcabouço fiscal, de 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB). Para 2025, isso significa um déficit de até R$ 30,9 bilhões.

Durante as negociações do projeto, o Congresso incluiu 22 tipos de despesas que não estarão sujeitas ao contingenciamento de recursos para alcançar essa meta. O projeto já tinha outros 71 tipos de despesas que não estavam sujeitas a limitações.

Ao todo, foram incluídas na LDO 16 despesas que não podem ser bloqueadas. Entre elas:

- Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa);
- Ensino Profissional Marítimo;
- Sistema de Fronteiras;
- Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal;
- análises para outorga de títulos minerários e com a fiscalização da lavra de recursos minerais estratégicos;
- aquisição e distribuição de alimentos da agricultura familiar para promoção da segurança alimentar e nutricional;
- defesa agropecuária;
- seguro rural;
- apoio às populações indígenas;
- programas de proteção aos defensores de direitos humanos, a crianças e adolescentes ameaçados de morte e a vítimas e testemunhas ameaçadas;
- Fundo Nacional para a Criança e o Adolescente;
- Fundo Nacional do Idoso;
- Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações;
- prevenção e mitigação de desastres naturais.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/12/2024

TARCÍSIO PLANEJA EXTINÇÃO DE AGÊNCIAS E ESTATAIS EM 2025 E DIZ QUE SÓ TEVE UMA FRUSTRAÇÃO NA VENDA DA SABESP: 'NÃO TINHA MARTELO'

Em balanço de seu segundo ano de mandato, governador de São Paulo destacou estratégia de promover cortes na estrutura pública por meio de decretos
Por Samuel Lima — São Paulo

O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) em evento de balanço dos dois anos de mandato. — Foto: Mônica Andrade/Governo do Estado de SP

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), declarou nesta quarta-feira (18) que pretende intensificar a estratégia de extinguir agências, autarquias e empresas estaduais e de promover cortes na estrutura pública por meio de decretos.

Sem deixar explícito quais estruturas estariam na mira, o governador disse que já teria recebido autorização da Assembleia Legislativa para uma parte do plano em 2025.

— Estamos fazendo uma análise. Será que precisamos mesmo das agências de desenvolvimento metropolitano ou elas podem ser extintas? A partir do momento que os contratos passam a ser geridos pelo ente regulador, determinadas empresas que hoje só fazem revisão de contrato já não são mais necessárias — declarou ele.

Em seguida, o governador deu dicas, nas suas palavras, a respeito de órgãos que produzem itens que, segundo ele, poderiam ser adquiridas pelo estado a custo mais baixo no mercado. Uma entidade que se encaixa na descrição é a Fundação do Remédio Popular (FURP), que tem dois laboratórios no estado, em Guarulhos e Américo Brasiliense, para a produção de medicamentos. A ideia seria transferir instituições desse tipo no Instituto Butantan.

Aplausos de aliados
Tarcísio falou por mais de uma hora e meia no palco montado no Palácio dos Bandeirantes e foi constantemente aplaudido pelos convidados. O momento de maior entusiasmo da plateia se deu quando abordou a privatização da Companhia de Saneamento Básico do Estado (Sabesp).

— Tive só uma frustração. No leilão da Sabesp não tinha martelo, era campainha — declarou Tarcísio, conhecido pelas marteladas agressivas na Bolsa, quase quebrando o objeto.

Recentemente, o novo presidente da companhia de saneamento, Carlos Piani, decidiu romper contratos que davam desconto a grandes consumidores, o que afeta hospitais, museus e outros espaços de interesse público.

O executivo argumentou ao jornal “Folha de S. Paulo” que a Sabesp não é mais responsável por promover políticas públicas a partir do momento em que não é mais controlada pelo governo do estado.

Provocado por jornalistas no evento, Tarcísio disse que, de fato, a empresa é privada, mas que deve ocorrer a abertura de rodadas de negociações com os clientes, de modo que a tarifa possa ser revista. Antes, prometeu a universalização do saneamento básico até 2029 e uma “brutal redução de carga orgânica” nos rios Tietê e Pinheiros, transformando a companhia em um “case em todo o Brasil”.

Revisão dos incentivos fiscais
Outra promessa de Tarcísio é acelerar a revisão de incentivos fiscais, que custam R$ 76,5 bilhões por ano:

— Benefícios fiscais obsoletos e que não trazem resultado ao estado, que se incorporaram às margens das empresas, devem cair — declarou o governador paulista.

Existe a intenção de rever, por exemplo, o desconto de Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) a bares e restaurantes, que expira no final deste ano, mesmo com o protesto do setor. A Associação Brasileira de Bares e Restaurantes de São Paulo (Abrasel) pediu a renovação da medida ao governo sob o argumento de que poderia levar a uma alta de até 7% no preço das refeições.

O governador sinalizou que não pretende recuar da decisão nesta quarta. Tarcísio afirmou que os pequenos negócios, que mais dependem dos incentivos, já estão contemplados pelo Simples Nacional e que os benefícios fiscais acabam concentrados em grandes redes, o que “não faz, obviamente, sentido algum”.

Outra polêmica diz respeito à isenção de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), nos próximos dois anos, a proprietários de veículos híbridos com motor elétrico e com motor a combustão flex, que utilizam etanol, além dos movidos a hidrogênio. O projeto deixou de fora da

isenção os veículos elétricos puros, o que levou a Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) a considerar a medida “discriminatória”.

Tarcísio argumentou que é preciso avaliar o que seria “mais aderente à nossa vocação”, em referência às montadoras sediadas no estado de São Paulo, como General Motors (dona da Chevrolet), Toyota e Volkswagen, além da cadeia de biocombustíveis que tem foco na produção de etanol, biomassa e hidrogênio.

— Não vamos dar isenção fiscal de IPVA para carro que vai ser produzido na Bahia ou no exterior — declarou o governador paulista.

Reforma Tributária
Afirmou ainda que, a seu ver, a reforma tributária ainda não é um “produto acabado” ao comentar a ampliação dos benefícios fiscais para a Zona Franca de Manaus. Segundo ele, o equilíbrio das alíquotas dos dois futuros impostos sobre valor agregado (IVA) sobre o consumo é fundamental para manter a competitividade do estado, porque a guerra fiscal “drena empresas que deveriam estar aqui”.

— A Reforma Tributária trouxe uma série de imperfeições. Não se pode considerar a reforma como um produto acabado, tem muita distorção. Quando o pessoal for fazer a conta, na lógica da neutralidade da arrecadação, eles vão ver que teremos um IVA bastante alto e terão que fazer ajustes. Eu não considero a reforma um produto acabado e temos o período de transição para refletir e trazer os ajustes necessários.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/12/2024

FALÊNCIA DA SETE BRASIL É DERROTA PARA EX-TESOUREIRO DO PT E SEU GRUPO
Por Malu Gaspar e Johanns Eller

O ex-tesoureiro do PT João Vaccari Neto durante audiência da CPI dos Fundos de Pensão, em fevereiro de 2016 — Foto: Jorge William/O Globo

A falência da Sete Brasil, empresa formada para alugar sondas para a Petrobras, frustrou os planos do ex-tesoureiro do PT João Vaccari Neto, que desde o início do governo Lula tentava emplacar nos bastidores um acordo entre a companhia e a petroleira.

Por esse acordo articulado por Vaccari, a Petrobras pagaria US$ 185 milhões – ou R$ 1,15 bilhão na cotação atual – para ficar livre de qualquer obrigação financeira e jurídica com a Sete e seus credores.

Além de salvar a Sete da falência e prorrogar a recuperação judicial, o acordo renderia uma bela comissão para os advogados envolvidos, algo em torno dos R$ 50 milhões.

Na interpretação de Vaccari e de sua equipe de defesa, que passaram os últimos dois anos visitando a sede da Petrobras no Rio de Janeiro para insistir pelo acordo, ele também abriria uma brecha para inocentá-lo, junto com os outros réus do processo por corrupção nos contratos de sondas.

Como tinha 5% da companhia, a Petrobras vinha sendo processada por vários credores que buscavam sua responsabilização pelos desvios no Brasil e no exterior. Acontece que não houve consenso no conselho da petroleira sobre se o tal acordo realmente extinguiria todas as ações contra ela e mandou suspender as negociações. Na avaliação dos conselheiros, o risco era a Petrobras pagar o bilhão e ainda continuar a ser processada pelos desvios da Sete.

Como publicamos no blog em novembro de 2023, como parte dessa estratégia, Vaccari vinha atribuindo às investigações da Lava-Jato o naufrágio da Sete Brasil. A confissão de executivos investigados no petrolão de pagamento de propina em troca de contratos com estaleiros levou ao cancelamento de um empréstimo do BNDES crucial para o estabelecimento da empresa de navios-sonda.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/12/2024

HADDAD DIZ QUE IMPACTO FISCAL DO PACOTE FICARÁ PRÓXIMO DE R$ 70 BI APÓS MUDANÇAS NA CÂMARA

Ministro afirmou que projeto sobre militares não deve ser votado neste ano
Por Bernardo Lima e Thaís Barcellos — Brasília

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Diogo Zacarias/MF

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que acredita que o impacto fiscal do pacote de contenção de gastos não mudará muito após as mudanças que estão sendo realizadas na Câmara dos Deputados. Já foi retirada a limitação de compensações tributárias no projeto que trata de gatilhos e as medidas referentes ao Benefício de Prestação Continuada (BPC) devem ficar menos duras. Inicialmente, o governo estimou uma economia de cerca de R$ 70 bilhões em dois anos com o pacote.

— Acredito que o impacto fiscal ficará próximo do que nós calculamos (mesmo com mudanças da Câmara). A ordem de grandeza vai ser bem parecida.

O ministro deu a declaração após deixar a residência oficial do Senado, onde se reuniu com o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e lideranças.

Haddad afirmou que a votação das propostas no Senado só depende da chegada do texto após a votação na Câmara dos Deputados. Segundo eles, os relatores dos projetos estão sendo definidos por Pacheco e o ministro da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, mas devem ser "pessoas próximas".

— Já estão negociando com os líderes. Acreditam que a redação que está sendo dada na Câmara contará com o apoio dos senadores. Estamos com a expectativa de votar tudo (nesta semana).

Haddad se refere aos primeiros três projetos sobre o assunto. A proposta que muda a previdência dos militares, enviada nesta semana, deve ficar para o ano que vem. O texto prevê uma idade mínima de 55 anos para as três Forças a partir de 2032 foi enviado pelo governo ao Congresso.

Em relação à reforma do Imposto de Renda, Haddad disse que não conversou ainda com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sobre o momento do envio. O anúncio dessa medida vem causando grande estresse no mercado financeiro.

— Como houve a confusão, estamos focando na aprovação das medidas (de gastos). Assim que tiverem aprovadas e sancionadas, passamos para a próxima fase

S&P
O ministro ainda comentou sua reunião com representantes da agência de classificação de risco S&P na manhã de hoje. Segundo Haddad, não houve conversas sobre rating.

— Falamos sobre crescimento, olham muito para isso, e o Brasil teve o maior crescimento desde 2011. Inflação, apesar do choque de oferta, é de certa maneira abaixo do que se previa, apesar do choque oferta climático no Sul e no Centro-Oeste. E perguntaram sobre o impacto das medidas fiscais.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/12/2024

PETROBRAS VAI USAR TECNOLOGIA INÉDITA DA NASA PARA MONITORAR SINAIS DE PETRÓLEO NA MARGEM EQUATORIAL; ENTENDA COMO FUNCIONA

Com capacidade de escanear quase toda a superfície terrestre duas vezes a cada 12 dias, o satélite fornecerá dados detalhados sobre mudanças na região de interesse da companhia brasileira para exploração de petróleo

Por Filipe Vidon — Rio de Janeiro

Equipamento inédito será lançado em uma parceria dos EUA com a Índia — Foto: Divulgação

A Petrobras foi aceita no programa de primeiros usuários da missão NISAR, da Nasa, um projeto conjunto da agência espacial americana e da Organização Indiana de Pesquisa Espacial para monitorar por satélite mudanças na superfície da Terra. A estatal vai usar a tecnologia para acompanhar a Margem Equatorial Brasileira, área de interesse para exploração de petróleo, no trecho Amapá-Pará-Maranhão.

O satélite, que será lançado em 2025, traz um sistema inédito de coleta de imagens SAR (Radar de Abertura Sintética), que poderá ser usado no projeto Observatório Geoquímico Ambiental da Margem Equatorial Brasileira (ObMEQ).

— Há interesses científicos convergentes entre as iniciativas, razão pela qual foi estabelecida uma cooperação formal com a missão espacial, com o objetivo de conectar os membros da equipe brasileira com especialistas Nisar, que possam assessorar no plano de observação para o ObMEQ, e se beneficiar da troca de informações de campo na costa da Margem Equatorial — explica Renata Baruzzi, diretora de engenharia Tecnologia e Inovação da Petrobras.

Região que será monitorada — Foto: Divulgação

O NISAR utiliza a tecnologia de radar de abertura sintética (SAR), permitindo mapear grandes áreas do planeta com alta resolução, independentemente das condições climáticas ou de luminosidade. Seu sistema opera com dois radares: a banda-L (fornecida pela NASA) e a banda-S (fornecida pela ISRO), que emitem sinais de micro-ondas capazes de penetrar nuvens e operar no escuro.

Com capacidade de escanear quase toda a superfície terrestre duas vezes a cada 12 dias, o NISAR fornecerá dados detalhados sobre mudanças no solo, derretimento de geleiras, deslocamentos causados por terremotos, deslizamentos de terra e outros fenômenos naturais. Além disso, o equipamento poderá monitorar o desmatamento, o avanço das mudanças climáticas, a gestão de recursos naturais, como no caso da parceria com a Petrobras, e até sinais de petróleo nas águas.

O NISAR será equipado com um refletor de 12 metros de diâmetro, que transmitirá e receberá sinais de radar, criando imagens em alta precisão. Essa tecnologia possibilitará medir deslocamentos milimétricos na superfície terrestre, gerando mapas em 3D e detectando mudanças graduais ao longo do tempo.

O satélite será lançado a partir do centro espacial Satish Dhawan, na Índia, e marcará a primeira colaboração técnica entre as duas agências espaciais em uma missão de observação da Terra.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/12/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

HADDAD DIZ QUE 'CÂMBIO É FLUTUANTE' E 'VAI SE ACOMODAR', E DÓLAR FECHA EM RECORDE A R$ 6,26

Segundo o ministro, as previsões de câmbio para 2025, nas conversas com as grandes instituições, 'são melhores do que as dos especuladores'
Por Cícero Cotrim (Broadcast) e Fernanda Trisotto (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta quarta-feira, 18, que a taxa de câmbio do Brasil está pressionada por um clima de incerteza, mas que deve se acomodar à frente. Haddad reforçou que o câmbio é flutuante e que tanto o Banco Central como o Tesouro têm agido para estabilizar o mercado.

Após a fala de Haddad, a moeda americana, que já vinha em tendência de alta durante o dia, subiu ainda mais e voltou a ultrapassar a barreira dos R$ 6,20 e teve um novo fechamento recorde, a R$ 6,2657, em alta de 2,78%.

Segundo Haddad, nesse momento o importante é olhar os fundamentos Foto: Wilton Junior/Estadão

De acordo as falas do ministro, horas antes do fechamento do câmbio no dia, as previsões de grandes instituições financeiras para a inflação indicam uma melhora do cenário. "A previsão de inflação para o ano que vem, a previsão de câmbio para o ano que vem, até aqui, nas conversas com as grandes instituições, são melhores do que as que os especuladores estão fazendo", disse.

Indagado sobre a possibilidade de o Brasil estar sofrendo com uma especulação contra o real, o ministro afirmou que o ideal é "olhar os fundamentos." Movimentos especulativos são coibidos com intervenções do Banco Central e do Tesouro Nacional, ele destacou, citando os leilões de recompra de títulos anunciados pelo Tesouro.

"A Fazenda trabalha com os fundamentos, e esses movimentos mais especulativos, eles são coibidos com a intervenção do Tesouro, Banco Central. Funciona assim. Já houve outros momentos na história recente em que aconteceram desancoragens desse tipo", afirmou Haddad.

Mudanças no Banco Central
O ministro da Fazenda também disse nesta quarta-feira que todos os indicados pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, à diretoria do Banco Central têm capacidade técnica para "saber o que é melhor para o Brasil". Indagado sobre como será a relação entre governo e a autarquia daqui

para a frente, com a troca de comando da autarquia, Haddad afirmou que Lula “nunca interferiu” no BC.

“O que é importante é que o presidente Lula, em oito anos de mandato, nunca interferiu no Banco Central. Foi até atestado pelo próprio Henrique Meirelles (ex-presidente do BC), e agora está fazendo o mesmo”, disse Haddad a jornalistas na entrada do prédio da Fazenda, em Brasília, referindo-se aos dois primeiros mandatos de Lula. “É preciso confiar na capacidade técnica de quem vai tomar a decisão em momentos importantes como esse que nós estamos vivendo.”

O Comitê de Política Monetária (Copom) decidiu na quarta-feira, 11, aumentar a Selic em 1 ponto porcentual, para 12,25%, e sinalizar mais dois aumentos da mesma magnitude. Essa trajetória, se confirmada, levaria os juros a 14,25% em março do ano que vem, já durante a gestão de Gabriel Galípolo. Seria o maior nível nominal da taxa básica desde 2016.

No domingo, Lula criticou a decisão do Copom, em entrevista ao programa Fantástico.

Haddad reforçou que todos os nomes indicados pelo governo ao BC foram aprovados pelo Senado com “larga margem”, o que demonstraria a sua “capacidade técnica inquestionável.”
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/12/2024

FED FAZ NOVO CORTE NOS EUA; ‘PROJETAMOS JUROS EM 3,9% NO FIM DE 2025′, DIZ POWELL

Banco central americano corta a taxa de juro em 0,25 ponto porcentual, para a faixa entre 4,25% a 4,50% ao ano, conforme comunicado divulgado nesta tarde de quarta-feira, 18
Por Aline Bronzati (Broadcast) e Laís Adriana

NOVA YORK E SÃO PAULO - O Comitê Federal de Mercado Aberto (Fomc, na sigla em inglês) do Federal Reserve (Fed, o banco central americano) cortou a taxa dos Fed Funds (a taxa base de juro nos EUA) em 0,25 ponto porcentual, para a faixa entre 4,25% a 4,50% ao ano, em comunicado divulgado nesta tarde de quarta-feira, 18.

O presidente do Fed, Jerome Powell, comentou que as projeções da instituição apontam para juros de 3,9% no fim de 2025, mas ponderou que essas estimativas não conduzem as decisões de política monetária do FOMC.

“Essas projeções, no entanto, não são um plano ou a decisão do Comitê, pois, à medida que a economia evolui, a política monetária se ajustará para promover melhor nossas metas de emprego máximo e estabilidade de preços”, explicou Powell a jornalistas, nesta tarde.

Entre os 19 dirigentes do Fed presentes na reunião desta quarta-feira, 18, dez acreditam que os juros terminarão 2025 entre 3,75% e 4%, ou seja, 0,50 ponto porcentual abaixo do nível determinado agora.

Outros três dirigentes acreditam que a taxa terminará 2025 entre 3,5% e 3,75%, enquanto apenas dois banqueiros centrais defendem que os juros devem encerrar o próximo ano entre 3,5% e 3%. A mediana das projeções para a taxa em 2025 subiu de 3,4% em setembro para 3,9%.

Antes da confirmação da esperada queda no juro, as negociações na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), nesta quarta-feira, 18, apresentavam alta Foto: Spencer Platt/SPENCER PLATT

A mediana das projeções para a taxa dos Fed Funds em 2025 subiu de 3,4% em setembro para 3,9%. Segundo Powell, o aumento está consistente com uma inflação mais resistente nos EUA.

Powell reafirmou que o Fed segue comprometido em fazer tudo o que for possível para derrubar a inflação americana de volta à meta de 2% ao ano. Quanto ao mercado de trabalho, o presidente do Fed disse que a temperatura do mercado de trabalho no país arrefeceu e que ainda deve desacelerar mais.

No mês passado, em 7 de novembro, o Fed já havia feito um corte de 0,25 ponto porcentual.

Analistas consultados pelo Estadão/Broadcast esperavam amplamente para a reunião desta quarta-feira, 18, a redução de 0,25 pontos porcentual, mas alertaram que há incerteza sobre decisões futuras do BC americano.

Apostas para a reunião de janeiro
Para a próxima reunião, a do dia 29 de janeiro, o mercado ampliou as apostas para a manutenção dos juros pelo Fed, conforme aponta a plataforma de monitoramento do CME Group.

Por volta das 16h50 (de Brasília), a ferramenta mostrava 88,5% de probabilidade de os juros serem mantidos no nível de 4,25% a 4,50% no próximo mês, ante 79,9% registrado antes da divulgação da decisão monetária desta tarde. Por outro lado, a possibilidade de corte mais brando, de 0,25 ponto porcentual estava em 11,2%, ante 19% antes da publicação.

Na redução acumulada até a reunião de maio, as apostas majoritárias eram de manutenção, a 44,3%, o que representa uma alta ante 30,8% antes da decisão. A projeção de corte de 0,25 ponto porcentual caiu de 47,3% para 43,6%.

Em relação ao próximo ano, o cenário que tem mais força é de a taxa terminar 2025 na faixa entre 4,00% e 4,25%, com essa hipótese em 35,8%. A chance de uma redução para o nível de 3,75% a 4,00% aparecia logo atrás, em 29,3%. /Com Isabella Pugliese Vellani e Patricia Lara
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/12/2024

STARTUPS APOSTAM NOS RECURSOS NATURAIS DA AMAZÔNIA, COM SOLUÇÕES INOVADORAS; CONHEÇA

Nos últimos cinco anos, negócios do setor receberam mais de R$ 150 milhões de investimento por meio da política de PD&I da Superintendência da Zona Franca de Manaus
Por Pedro de Paiva

Na Amazônia Legal, startups têm encontrado soluções inovadoras ao transformar resíduos da região em produtos de alto valor agregado. Este modelo de produção se baseia na bioeconomia, conceito que promove o uso sustentável dos recursos naturais, aliando desenvolvimento econômico à preservação ambiental. Um exemplo dessa tendência é a Biofert, sediada no Amapá, que investiu R$ 1,26 milhão por meio de iniciativas como o Sebrae, a Embrapii e a política de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

A startup produz biocarvão de resíduos do açaí, usado como fertilizantes para regenerar solos de plantações. Idealizada em 2021, a empresa buscou apoio financeiro para transformar o caroço do açaí em seu produto final. “A partir da obtenção de recursos, conseguimos transformar o nosso protótipo em um bioreator com capacidade produtiva. Saímos da escala de 1,5 toneladas por mês para 93 toneladas por mês”, destaca Thyago Magnun, sócio-fundador do negócio.

A expectativa de produção para 2025 é de 1.200 toneladas, número que corresponde a mais de 800 hectares regenerados.

A Engenho Café e Açaí é outro negócio que utiliza resíduos naturais da Amazônia. Também natural do Amapá, os fundadores tiveram a ideia de aproveitar o caroço do açaí na produção de uma bebida aromática: o café de açaí. A empresa existe desde 2011, mas só lançou o produto no mercado em 2020. Recentemente, o grupo fechou um contrato para enviar 2,5 toneladas por mês do produto para os EUA.

“A Engenho quer minimizar o problema causado pela cadeia produtiva do açaí, transformando o resíduo em uma bebida aromática”, afirma Lázaro Gonçalves, sócio administrador. De acordo com o IBGE, 1.696.485 toneladas de açaí foram cultivadas em 2023. O caroço, em média, corresponde a cerca de 40% do peso total do fruto.

Polo Industrial de Manaus
As startups de bioeconomia estão sendo incentivadas pelo Polo Industrial de Manaus, centros industrial e tecnológico com mais 500 empresas. A região é famosa por ceder espaço a grandes marcas do segmento eletroeletrônico, mas o crescimento da bioeconomia é outra modalidade que tem atraído a atenção de mais de 40 empresas investidoras. Por meio da política de PD&I, nos últimos cinco anos, mais de R$ 150 milhões foram investidos nessa área da economia.

As empresas produtoras de bens de informática de Manaus têm incentivos fiscais desde que invistam, anualmente, ao menos 5% do faturamento bruto em atividades de PD&I na região da Amazônia Ocidental – compostas pelos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima – ou no Estado do Amapá.

Esse projeto, idealizado pela Suframa, é chamado de Programa Prioritário de Bioeconomia (PPBio). Desde 2018, o programa é coordenado pelo Idesam, organização vencedora do edital público que elegeu os responsáveis pela condução do PPBio. Neste ano, os negócios do segmento estimam faturar R$ 2 milhões.

Como as empresas investem?
A GBR, empresa de componentes do segmento eletrônico de Manaus, diz investir há mais de cinco anos em práticas de bioeconomia. O grupo tem parceria com a Biozer, uma startup da região que desenvolve cosméticos utilizando frutas típicas da Amazônia como matéria-prima. A marca já tem uma linha de produtos desenvolvidos a partir do açaí e da copaíba.

Rebecca Garcia, diretora de planejamento estratégico e novos negócios da empresa, destaca que os projetos são possíveis vetores de desenvolvimento econômico para a região pelo potencial da biodiversidade amazônica e pela capacidade de geração de emprego local.

Biozer é uma startup da região que desenvolve cosméticos utilizando frutas típicas da Amazônia como matéria-prima Foto: Thiago Looney/Idesam

Ainda em estudo, a startup está progredindo na produção de um gel cicatrizante para úlcera diabética que tem o gengibre amargo como componente principal. O produto está em fase de testes e pode estar pronto para o mercado no segundo semestre de 2025.

“O investimento em bioeconomia veio pelo comprometimento com a Amazônia”, afirma Thyago Alves, CEO da Flex Industries. A indústria de eletroeletrônicos tem donos amazonenses e procura investir em projetos locais desde 2017.

O grupo, também localizado em Manaus, investe na duplicação genética de sementes amazônicas. O objetivo é fazer com que frutas da região superem barreiras de logística para atingirem outros mercados do País. Para avançar nesse plano, a empresa contou com a ajuda de técnicos da Embrapa para elevar o valor agregado dos produtos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/12/2024

GOVERNO SE PREPARA PARA TIRAR TRÊS ESTATAIS DO ORÇAMENTO EM 2025; SAIBA QUAIS SÃO

Proposta que permite mudanças no orçamento das empresas públicas, aprovada pelo Congresso, é criticada por especialistas; Ministério da Gestão diz que 'ainda é prematuro falar de empresas específicas'
Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – O governo Lula (PT) se prepara para retirar três empresas estatais do Orçamento convencional da União em 2025, usando uma manobra revelada pelo Estadão e aprovada pelo Congresso Nacional nesta quarta-feira, 18. São elas: a Telebras, que fornece conexão de internet para órgãos públicos, a Imbel (Indústria de Material Bélico do Brasil), que produz armas para o Exército, e o Ceitec (Centro Nacional de Tecnologia Eletrônica Avançada), criado para produzir chips eletrônicos.

Procurado, o Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos (MGI) afirmou que "ainda é prematuro falar de empresas específicas ou de maiores detalhes sobre o tema" (leia mais abaixo).

Conforme o Estadão revelou, a medida, aprovada pelo Congresso nesta quarta-feira na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025, abre caminho para que empresas saiam do Orçamento convencional e migrem para o Orçamento de estatais, como a Petrobras, mesmo que ainda dependam de aportes do Tesouro Nacional para se manter. Especialistas apontam risco de novas manobras fiscais e falta de transparência com a mudança – o que o governo nega.

O presidente Lula com o presidente da Telebras, Frederico Siqueira Filho, e o ministro das Comunicações, Juscelino Filho, durante visita ao Centro de Operações Espaciais da estatal. Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República

O dinheiro que o Tesouro coloca nas estatais continuaria submetido ao arcabouço fiscal, mas a parcela que as empresas gastam com recursos próprios, não. Isso abre caminho para a estatal aumentar gastos usando arrecadação própria fora dos limites fiscais.

Além disso, toda a despesa, independentemente da fonte de financiamento, sairia do Sistema Integrado de Administração Financeira (Siafi), que registra todas as movimentações financeiras do governo federal, diminuindo a transparência sobre o uso dos recursos.

O governo argumenta que permitir que a empresa arrecade recursos próprios e passe a se financiar é o melhor caminho para dar autonomia a essas estatais, que hoje estariam engessadas pelo arcabouço fiscal. Além disso, integrantes do Poder Executivo dizem que as despesas continuarão transparentes com base em plataformas usadas pelas empresas federais para prestar contas.

"A lógica do governo é permitir às estatais, dentro de um desenho institucional de um contrato de gestão, ganharem autonomia para gerarem o seu caixa próprio, fazer investimentos e atrair mais receitas", afirmou a secretária de Coordenação e Governança das Empresas Estatais do Ministério da Gestão, Elisa Leonel, após uma reunião no Congresso para negociar a proposta, na terça-feira, 17.

"Nós esperamos que, no médio prazo, as empresas estejam devolvendo dividendos para a União, como as não dependentes", disse.

Procurado após a aprovação do projeto, o ministério afirmou que as diretrizes para o contrato de gestão que mexerá nas empresas devem ser regulamentadas por decreto. A migração dependerá do interesse da própria empresa, do ministério respectivo e da aprovação de um plano de sustentabilidade que demonstre a capacidade de a companhia ganhar autonomia financeira, de acordo com a pasta. “Nesse sentido, ainda é prematuro falar de empresas específicas ou de maiores detalhes sobre o tema”, disse o ministério.

Congresso limita gastos do governo com estatais, mas permite Tesouro arcar com dívidas
Após críticas da oposição, o governo fechou um acordo para alterar a proposta e limitar o crescimento das despesas que o Tesouro Nacional coloca nas empresas. Os gastos não poderão crescer acima da inflação a partir de 2026. Na prática, as companhias terão de fazer esforços para arrecadar recursos próprios na hora de custear suas atividades e fazer novos investimentos.

Por outro lado, o Tesouro Nacional vai arcar com o pagamento de dívidas judiciais e administrativas existentes em 2024, dando um prazo de quatro anos para os valores serem quitados. Na prática, as estatais poderão sair do Orçamento e ainda receber um socorro dos cofres do governo federal. A medida foi endereçada à Telebras, que possui um endividamento de R$ 2,6 bilhões.

Juntas, as três estatais que o governo pretende mexer somam um Orçamento R$ 1,3 bilhão, considerando a programação de 2025. Desse montante, R$ 735 milhões, o equivalente a quase 60%, vêm de receitas próprias e poderão sair do arcabouço fiscal. O valor pode aumentar nos próximos anos, a depender do que as estatais arrecadarem e gastarem.

Para o economista Marcos Mendes, pesquisador do Insper, a proposta do governo prejudica ainda mais a imagem do governo na política fiscal. “A disparada do dólar e dos juros seria motivo suficiente para que fossem retiradas todas as propostas que possam ser interpretadas como flexibilização de gastos públicos. E esta é uma delas.”

O especialista aponta que a mudança feita pelo Congresso é uma tentativa de limitar as despesas, mas o risco é que o teto seja usado até o limite máximo todos os anos, se transformando em um piso. “O tiro pode sair pela culatra, tendo em vista a tradição de transformar tetos em pisos”, afirma Mendes.

“Ademais, persiste o risco de haver superfaturamento nas vendas de serviços das estatais para a administração pública, de modo a inflar as receitas próprias das empresas, que ficam fora do orçamento. Haverá, também, maior facilidade para aumento de endividamento e aprovação de penduricalhos salariais”, diz o economista.

Telebras
A Telebras é a principal impactada. A estatal, responsável por levar internet a órgãos públicos, arrecada 70% do que gasta, mas enfrenta sérios problemas de caixa. Conforme o Estadão mostrou, a empresa gastou mais de R$ 100 milhões nos últimos quatro anos sem ter orçamento disponível, o que não é permitido.

O Tribunal de Contas da União (TCU) investiga a manobra fiscal nas contas da Telebras com base em uma denúncia apresentada pelo Partido Novo. Em 2025, o governo deve recorrer até mesmo à dívida pública para custear a empresa pública. E, com a proposta aprovada agora, arcará também com as dívidas.

A Telebras e o Ceitec foram alvo de um plano de privatização fracassado no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). As duas empresas são deficitárias, acumulam dívidas e prejuízos para o poder público. A proposta do governo Lula é assinar um contrato de gestão, previsto na Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), mantendo as empresas ainda como públicas, mas fora do Orçamento tradicional.

‘Contabilidade criativa’

De acordo com a economista Selene Peres Peres Nunes, uma das autoras da LRF, o governo não pode usar o contrato de gestão previsto na lei para tirar as empresas do Orçamento. O instrumento previsto na legislação serve para ampliar a autonomia, a eficiência e a sustentabilidade de empresas públicas por meio de melhorias na gestão.

“O governo não quer atacar os problemas reais de gestão das estatais e fica querendo resolver as coisas com contabilidade criativa. O governo não pode colocar ou tirar da conta ao seu bel-prazer”, disse a economista na época em que o projeto foi apresentado.

O Ceitec, produtor de chips e semicondutores localizada no Rio Grande do Sul, tem praticamente 100% do Orçamento custeado pelo Tesouro Nacional e arrecada menos de 1% do caixa. A Imbel, por sua vez, é superavitária, mas depende do governo federal para bancar quase 80% das suas atividades.

“As empresas procuraram o Congresso para se livrar das amarras do Orçamento do governo. Elas têm capacidade de crescimento muito grande e hoje não podem gastar porque estão muito atreladas ao Orçamento”, disse o senador Confúcio Moura (MDB-RO), relator da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) que aprovou a proposta do governo.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/12/2024

VALOR ECONÔMICO (SP)

SEM CONCORRÊNCIA, CEDRO PARTICIPAÇÕES LEVA TERMINAL PORTUÁRIO DE MINÉRIO EM ITAGUAÍ, NO RIO

Trata-se de um empreendimento novo, que terá de ser construído do zero no local e que deverá demandar investimentos em torno de R$ 3,53 bilhões
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

Porto de Itaguaí, Rio de Janeiro — Foto: Nelson Perez/Valor

Em um leilão sem concorrência, a Cedro, empresa de Minas Gerais, do empresário Lucas Kallas, conquistou o terminal de minério de ferro ITG 02, no porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro. O grupo ofereceu outorga de R$ 1 milhão pelo contrato, que terá 35 anos de duração.

Trata-se de um empreendimento novo, que terá de ser construído do zero no local e que deverá demandar investimentos em torno de R$ 3,53 bilhões. O contrato deverá ter 35 anos de duração.

O local do novo projeto é chamado de “área do meio”, porque está entre os terminais da Vale e da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional).

Confira os resultados e indicadores da Vale e CSN e das demais companhias de capital aberto no portal Valor Empresas 360

O empreendimento, que deverá ter capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas de minério por ano, era um pleito antigo de empresas de menor porte do setor de mineração, que dependiam dos terminais da Vale e da CSN para escoar a produção.

"Vamos contribuir muito para as economias do Rio e de Minas"

A Cedro comemorou a vitória e disse que o projeto mira a demanda futura por escoamento portuário da produção do país. “Estamos olhando esse investimento para o futuro. No momento, vendemos no mercado interno. Vamos continuar, mas a gente sabe que, para o futuro, com a ampliação da produção do Brasil, vai haver uma escassez de porto e já estamos nos preparando. Esse terminal vai demorar quatro anos para ser construído. Até lá, vai ser ainda mais necessário do que é hoje”, afirmou José Carlos Martins, presidente da Cedro Mineração, após a vitória.

“Somos uma empresa privada de médio porte, que, pela primeira vez, vai ter acesso a um porto para transporte de minério”, disse ele, em seu discurso.

“Tenho certeza que vamos contribuir muito para as economias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, que serão beneficiadas por esse investimento”, disse o executivo.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/12/2024

ROCHA GRANÉIS SÓLIDOS DE EXPORTAÇÃO VENCE DISPUTA POR TERMINAL MCP 03, COM OFERTA DE R$ 58,06 MILHÕES

Contrato, de 25 anos de duração, prevê R$ 89 milhões de investimentos no terminal no porto de Santana (AP)
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

Leilão de portos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A Rocha Granéis Sólidos de Exportação venceu a disputa pelo terminal MCP 03, no porto de Santana (AP), destinado à movimentação de granéis sólidos, principalmente soja e milho. O grupo ofereceu outorga de R$ 58,06 milhões, após uma longa disputa por lances em viva-voz.

Participaram da licitação outros três concorrentes. A Cianport (Companhia Norte de Navegações e Portos) terminou a disputa com proposta de R$ 58,05 milhões, a Arco Norte Infraestrutura e Logística ofereceu R$ 40 milhões de outorga e a Atena Fundo de Investimentos propôs R$ 1 milhão de outorga — este último não se classificou para a etapa de viva-voz.

O contrato, de 25 anos de duração, prevê R$ 89 milhões de investimentos. O terminal já está em operação, mas, com o novo contrato, a previsão é mais do que dobrar a área, dos atuais 4,9 mil m2 para cerca de 11,7 mil m2, e construir novos silos no local, para ampliar a capacidade. Hoje a área é ocupada pela Cianport, por meio de contrato de transição.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/12/2024

ARGENTINA FECHA BALANÇA COMERCIAL DE NOVEMBRO COM SUPERÁVIT DE US$ 1,2 BI

As importações argentinas somaram US$ 5,254 milhões e as exportações, 6,479 milhões, no período
Por Luiza Palermo, Valor — São Paulo

Porto de Buenos Aires — Foto: Divulgação / Puerto de Buenos Aires

A balança comercial da Argentina registrou um superávit de US$ 1,234 bilhão em novembro após um aumento de 31,6% das exportações e queda de 4,3% nas importações na comparação com o mesmo período do ano passado, segundo relatório divulgado nesta quarta-feira (18) pelo Instituto Nacional de Estatística e Censos (Indec).

As importações argentinas no período somaram US$ 5,254 milhões e as exportações, US$ 6,479 milhões.

Já entre janeiro e novembro, as compras argentinas totalizaram USD 55,444 bilhões, 20,2% a menos do que no mesmo período do ano anterior, e as exportações registraram um aumento de 18,1%, alcançando um valor total de US$ 72,642 bilhões.

A forte queda nas importações foi puxada pela redução da compra de combustíveis (redução de 67,6%), bens intermediários (queda de 13,4%) e peças e acessórios para bens de capitais (recuo de 5,3%).

Já na parte das exportações, a alta foi impulsionada pelo setor de produtos primários (alta de 56,9%), produtos de origem agropecuária (avanço de 55,1%) e manufaturas de origem industrial (alta de 15%).
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/12/2024

CONSÓRCIO BRITTO-MACELOG VENCE DISPUTA POR TERMINAL MAC 16 NO PORTO DE MACEIÓ

Oferta foi de R$ 1,45 milhão de outorga
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O Consórcio Britto-Macelog venceu o leilão do terminal MAC 16, no porto de Maceió, destinado ao fluxo de granéis sólidos minerais. O grupo é formado por duas empresas que já operam no local: a Macelog (Maceió Logística e Serviços Portuários), especializada em operações de graneis sólidos, cargas conteinerizadas, açúcar ensacado e carga geral, e a Irmãos Britto, que também atua em outros seis portos da região Nordeste.

O grupo ofereceu uma outorga de R$ 1,45 milhão pelo ativo, após disputa por lances em viva-voz contra outros dois concorrentes: a SC Portos Operações Portuárias, que terminou com uma proposta de R$ 1,35 milhão de outorga; e a Intermarítima, que ofereceu R$ 50 mil de outorga pelo contrato — a empresa não aumentou sua oferta inicial na etapa de viva-voz.

O novo contrato terá duração de cinco anos, com possibilidade de prorrogação, e prevê R$ 6,1 milhões de investimentos em obras.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/12/2024

DEBÊNTURES INCENTIVADAS BATEM RECORDE NESTE ANO

Além do salto, mercado secundário tornou-se mais líquido no ano e deve continuar com resultados positivos em 2025
Por Suzana Liskauskas — Para o Valor, de São Paulo

Entre os produtos de investimento isentos de Imposto de Renda, as debêntures incentivadas experimentaram neste ano um dos melhores momentos desde 2011, quando foram criadas pela Lei 12.431, com o objetivo de financiar projetos de infraestrutura. De janeiro a outubro, as emissões de incentivadas ultrapassaram R$ 111,9 bilhões, o que representa um aumento de 65% em relação ao montante registrado no mesmo período em 2023, de acordo com a Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima).

Lucas Dias: "A isenção de Imposto de Renda em um cenário de inflação mais alta ajuda a ter um retorno maior" — Foto: Divulgação

Além do salto das emissões, o mercado secundário de debêntures incentivadas tornou-se mais líquido ao longo do ano. Essa evolução é percebida pelos especialistas em crédito privado como um amadurecimento dessa classe de ativo, que deve continuar apresentando resultados positivos ao longo de 2025.

"Vimos uma evolução muito grande de emissões. Neste ano foi recorde quando comparado aos anteriores. Consequentemente, houve uma maturação do mercado secundário, que não era tão pujante. Hoje a debênture incentivada corresponde a uma classe de ativos madura, tanto pelo nível de emissão como pela liquidez no mercado secundário", diz Rafael Ohmachi, sócio e portfolio manager da RB Asset.

Debêntures incentivadas

10 mais rentáveis

ARX Hedge Incentivados Infra	ARX Investimentos
Banestes Incentivados Infra	Banestes DTVM
Bradesco Debêntures Incentivadas CDI Infra	BRAM - Bradesco AM
JGP Debêntures Incentivadas Juros Reais	JGP Gestão de Recursos
RB Capital Incentivados Infra	RB Asset
RB Capital Vitória Incentivados Infra	RB Asset
Santander Incentivado CDI	Santander Brasil Gestão de Recursos
Sparta Debêntures Incentivadas Inflação	Sparta Administradora de Recursos
Sparta Debêntures Incentivadas Infra	Sparta Administradora de Recursos
XP Debêntures Incentivadas CDI	XP Asset Management

5 maiores patrimônios

ARX Hedge Incentivados Infra	ARX Investimentos
Bradesco Debêntures Incentivadas CDI Infra	BRAM - Bradesco AM
Julius Baer JBFO Alocação Supra Incentivado	Julius Baer Family Office Brasil
Santander Incentivado CDI	Santander Brasil Gestão de Recursos
Sparta Debêntures Incentivadas Inflação	Sparta Administradora de Recursos

5 com mais cotistas

ARX Elbrus Adv. Incentivados Infra	ARX Investimentos
ARX Hedge Incentivados Infra	ARX Investimentos
Bradesco Debêntures Incentivadas CDI Infra	BRAM - Bradesco AM
Inter Selection Debêntures Incentivadas	Inter Asset Gestão de Recursos
Sparta Debêntures Incentivadas Inflação	Sparta Administradora de Recursos

Somado a esse cenário, as debêntures incentivadas ganharam ainda mais atenção dos investidores, entre os produtos isentos, após mudanças instituídas pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) em fevereiro. As resoluções do CMN restringiram a liquidez da Letra de Crédito Imobiliário (LCI) e da Letra de Credito do Agronegócio (LCA). Essas mudanças favoreceram a migração das carteiras para fundos de crédito privado com ênfase em debêntures incentivadas.

Na análise dos especialistas em crédito privado, o cenário positivo para os fundos de debêntures incentivadas deve prevalecer em 2025. Lucas Dias, gestor de crédito privado da ARX Investimentos, observa que os investimentos isentos de IR se destacam em um cenário de alta de inflação. "A isenção de IR em um cenário de inflação mais alta ajuda a ter um retorno maior. Na comparação com investimentos sem isenção, os isentos acabam ganhando mais. Além disso, o cenário de juros altos que se desenha para o primeiro semestre de 2025 favorece a alocação em renda fixa", ressalta Dias.

Apesar do período considerado positivo para a indústria de incentivadas, Michelle Lauande, gestora de fundos de infraestrutura na Santander Asset Management (SAM), chama atenção para a dificuldade na alocação estratégica. De acordo com Lauande, o nível dos prêmios de crédito, que esteve longe do ideal neste ano, levou a gestora a tomar uma decisão considerada ousada, de fechar os fundos de crédito privado com debêntures incentivadas para captação na maior parte do ano. "Sentimos que o mercado estava em um nível do prêmio de crédito que não considerávamos ideal. Então, fechamos todos os fundos para a captação em boa parte do ano. Foi uma decisão acertada, mas ousada", diz.

Em 2025, a gestora enxerga espaço para atuar de forma menos defensiva. Porém, ressalta que essa decisão ainda depende do comportamento do mercado. "Se sentirmos que o número de emissores está aumentando e vermos números mais fortes de projetos, que têm operações mais estruturadas e pagam mais prêmios, ou seja, se o mercado andar, provavelmente seremos um pouco mais arrojados", diz.

Com uma postura mais conservadora em termos de captação, que Lauande entende como “uma estratégia mais difícil comercialmente”, a gestão da estratégia de fundos de crédito privado para debênture incentivadas na SAM priorizou performance e rentabilidade durante 2024. “Em 2023, houve muita volatilidade. Preferimos manter a sustentabilidade dos fundos e preservar o cotista.”

Ao longo de 2025, Lauande enxerga mais oportunidades para aumentar a posição de concessões rodoviária e portuária. Em project finance, jargão do mercado para definir o modelo de financiamento em projetos de infraestrutura de longo prazo, o foco da gestora envolve as torres de telecomunicações. O setor deve ganhar novos projetos por conta da demanda das redes de 5G.

Na ARX, a gestão ativa promove uma reciclagem dos ativos com frequência, para trazer retorno aos fundos, diz Dias. No ARX Hedge Incentivados Infra, mais de 50% da carteira corresponde ao setor elétrico, com ênfase nos setores mais defensivos, como transmissão e distribuição de energia. “Transmissão é um dos mais defensivos dentro de crédito privado, pela estabilidade de receita, que é indexada à inflação. Por outro lado, temos evitado, dentro do setor elétrico, a alocação de energia eólica pelas incertezas em relação à capacidade de escoar a energia gerada”, ressalta Dias.

Com foco em project finance, a RB Asset tem predileção por debêntures incentivadas atreladas a projetos por oferecerem mais garantias. Segundo Ohmachi, a gestora tem apresentado bons resultados por saber selecionar bem as ofertas. “Gostamos de entrar em projetos e não necessariamente tomamos mais risco por isso. Não entramos quando o prêmio não compensa o risco. É importante saber escolher ofertas, os ativos e alocar bem. Por outro lado, é fundamental ainda enxergar as oportunidades para a venda”, detalha Ohmachi.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/12/2024

PORTO DE ITAGUAÍ LEILOA TERMINAL DE MINÉRIO DE FERRO, COM PREVISÃO DE INVESTIMENTOS DE R$ 4 BI

Maior valor investido em arrendamento de áreas públicas até então foi no Porto de Paranaguá, em terminal de grãos leiloado em dezembro de 2023, com investimento de R$ 910 milhões, diz presidente da PortosRio
Por Kariny Leal, Valor — Rio

A PortosRio, responsável pela gestão dos portos públicos do Estado do Rio, vai leiloar, nesta quarta-feira (18), na B3, uma área para arrendamento no Porto de Itaguaí, na região metropolitana da capital fluminense. O certame busca interessados na construção de infraestrutura portuária para movimentar 25 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, no prazo de 35 anos.

A expectativa, segundo o presidente da PortosRio, Francisco Martins, é de que a companhia vencedora invista R$ 4 bilhões para construir a estrutura e operar o terminal. Segundo Martins, CSN e Vale já operam terminais de minério no Porto de Itaguaí, e a carga é exportada, em sua maioria, para a Ásia.

Porto de Itaguaí — Foto: Nelson Perez/Valor

As empresas movimentam juntas cerca de 53 milhões de toneladas de minério por ano, segundo a PortosRio. Por questões concorrenciais, Vale e CSN não podem participar do leilão.

Conforme o executivo, o maior valor investido em arrendamento de áreas públicas até então foi no Porto de Paranaguá, em um terminal de grãos leiloado em dezembro de 2023, com investimento de R$ 910 milhões.

O sistema do leilão na B3 será por valor de outorga. "A outorga não é o mais importante, embora seja o parâmetro da disputa", disse Martins.

O executivo acrescentou o que considera ser outro fator relevante do leilão: "A importância de fortalecimento do Porto de Itaguaí como 'hub' de exportação de minérios com volumes que se aproximarão das 100 milhões de toneladas anuais é estratégica, juntamente com os empregos gerados. Para se ter uma ideia será mais de R$ 1,2 bilhão em impostos para o município de Itaguaí ao longo do tempo do contrato, de 35 anos."

Conforme o presidente da PortosRio, o contrato tem obrigações para a empresa vencedora cumprir com o passar do tempo. Caso a companhia não atenda aos prazos, o poder concedente pode pegar a área de volta.

O executivo diz que não tem acesso à lista de empresas cadastradas para participar do certame, mas a expectativa é de que sejam pequenas mineradoras ou cooperativas que atuam em Minas Gerais.

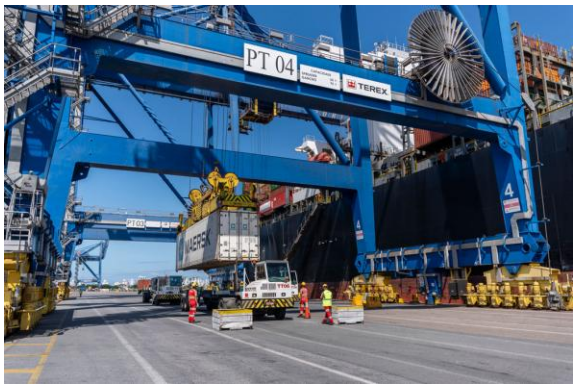
Em agosto deste ano, foram leiloados cinco terminais portuários no país, que geraram outorgas de R$ 4,75 milhões, segundo publicado este ano pelo Valor. Na ocasião, o porto do Rio arrendou um terminal de movimentação de cargas líquidas para a Iconic Lubrificantes, que venceu com proposta de R$ 500 mil.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/12/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

REFORMA TRIBUTÁRIA: TERMINAIS CALCULAM IMPACTOS, MAS VEEM PONTOS POSITIVOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 18/12/2024 - 20:08



Associações setoriais destacaram, no texto do PLP 68/2024, manutenção do Reporto e isenção tributária na exportação de serviços e na aquisição de bens de capital

A regulamentação da Reforma Tributária (PLP 68/2024), encaminhada à sanção presidencial, teve aspectos considerados positivos para o setor portuário. Entidades setoriais destacaram, do texto final aprovado na Câmara dos Deputados, na última terça-feira (17), pontos como a manutenção do Reporto e a isenção tributária na exportação de serviços na aquisição de bens de capital. As associações ressaltaram à Portos e Navios que ainda estudam os impactos das mudanças e que seguirão acompanhando as adaptações do setor portuário ao futuro sistema tributário.

Os próximos passos envolvem maior clareza sobre os mecanismos de transição, assim como as possíveis compensações e os efeitos sobre as operações logísticas. Pelos cálculos do Ministério da Fazenda, haveria um aumento de 9,6% na tributação sobre o prestador de serviço no meio da cadeia, com o IVA estipulado em 25%. Caso o IVA seja estabelecido em 27,5%, como vem sendo considerado, esse impacto seria da ordem de 10%.

Para a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), a Reforma Tributária deve trazer um aumento considerável da carga tributária no setor de serviços de transportes, porém

concede ou mantém benefícios relevantes ao setor portuário. “Com relação à regulamentação da Reforma Tributária através do PLP 68/2024, a associação enxerga pontos positivos como a manutenção do regime do Reporto, a isenção de tributação na aquisição de bens de capital e a isenção tributária na exportação de serviços”, destacou o diretor-executivo da Abratec, Caio Morel.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) informou que está, neste momento, realizando uma análise do texto aprovado da Reforma Tributária, especialmente no que tange aos impactos sobre o setor portuário. “Embora o conteúdo da reforma tenha gerado preocupações, como demonstrado em nosso posicionamento anterior sobre o aumento da carga tributária, acreditamos que é importante avaliar todos os desdobramentos”, salientou a ATP em nota. A estimativa anterior, antes das modificações na Câmara, alertava para risco de elevação da carga tributária do setor portuário em cerca de 12%, chegando a 26,5%.

A ATP ressaltou que a reformulação do sistema tributário é um processo complexo, e, para o setor portuário, uma maior clareza sobre os mecanismos de transição, possíveis compensações e os efeitos nas operações logísticas será fundamental para medir o real impacto dessa mudança. “Acreditamos que, no longo prazo, a reforma tributária pode representar uma oportunidade de modernização e simplificação do sistema, mas é essencial que o setor tenha segurança jurídica e condições adequadas para manter a competitividade e sustentabilidade das operações”, finalizou a associação.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) avalia que a maior parte das dificuldades foram equacionadas ao longo das discussões, que envolveram associações de classe, parlamentares e órgãos de governo, como a Secretaria Extraordinária da Reforma Tributária. A leitura da ABTP é que haverá um impacto no setor por conta das adaptações à nova sistemática tributária, mas que as articulações realizadas nos últimos anos e intensificadas em 2024 conseguiram que esse efeito não fosse majorado. “A Reforma atendeu à maior parte do que queríamos. De forma geral, as preocupações maiores foram sanadas”, comentou o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva.

Reporto

Jesualdo destacou que o texto aprovado ontem na Câmara garante o Reporto até 2028, conforme aprovado no texto base da reforma, ao final de 2023. Após 2028, o incentivo continuará embutido na nova sistemática tributária aprovada. Ele fez uma simulação de que, antes, se um equipamento custasse R$ 100 mil integralmente, o beneficiário do Reporto pagaria R$ 60 mil, caso conseguisse uma isenção de 40%, por exemplo. Com o fim do regime especial, o comprador precisará fazer um planejamento para comprar esse mesmo equipamento de R$ 100 mil, adquirindo um crédito de R$ 40 mil.

“O impacto pode ser de fluxo de caixa, mas bens de capital deverão ter incentivo da não tributação através da compensação de crédito”, explicou Jesualdo. O Reporto estava nas discussões dos grupos de trabalho que discutiram a regulamentação da reforma tributária. “A criação do comitê gestor controlando a compensação tributária deu tranquilidade que vamos conseguir fazer o sistema rodar para o setor, pagando determinado preço que cada um terá que pagar para obter créditos e, no futuro, utilizá-los”, analisou. O diretor-presidente da ABTP acrescentou que foram corrigidas lacunas que haviam relacionadas à tributação do IBS em 2026 e 2027.

Uma das preocupações dos representantes de terminais era que a reforma isentasse serviços executados que fazem parte do processo de exportação, evitando a tributação de um serviço exercido no Brasil em função da carga exportada. Não foram contemplados, no entanto, parte dos serviços de apoio às atividades de exportação, como rebocadores para atracação e desatracação de navios e praticagem.

O PLP 68/2024 regulamenta as regras gerais dos novos tributos incidentes sobre o consumo — Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e Imposto Seletivo, que vão substituir gradativamente os dispositivos atuais. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) afirmou que o texto aprovado garante a essência do modelo IVA (Imposto sobre Valor Adicionado),

que inspirou a reforma, com destaque para três pilares: o crédito amplo (financeiro), o aproveitamento irrestrito do crédito e a restituição rápida do saldo credor.

Para a CNI, essa estrutura elimina um dos principais problemas tributários atuais, a cumulatividade, além de permitir a desoneração completa das exportações e dos investimentos, fortalecendo a competitividade das empresas e acelerando o crescimento econômico do país. A entidade, contudo, entende que o número de exceções ainda é elevado, aumentando a alíquota padrão de IBS/CBS de todos os setores que não estão sujeitos a tratamento favorecido. A confederação recomenda revisar futuramente determinadas situações de alíquotas reduzidas.

O advogado Jorge Luiz de Brito Júnior considera que, apesar do aumento da carga tributária nominal, há algumas disposições de impacto positivo para o setor portuário. Ele calcula que, como esse setor é majoritariamente prestador de serviços, pode-se vislumbrar um aumento da carga tributária nominal, pois a alíquota do IBS e CBS pode ficar em torno de 28%, ao passo que, no sistema atual, a alíquota máxima do ISS é de 5% e o PIS e a Cofins somam 9,25%.

Brito Júnior também destacou a manutenção do Reporto, que prevê suspensão de IBS e CBS nas importações e aquisições destinadas ao ativo imobilizado, para utilização exclusiva na execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de produtos nos portos, inclusive quando realizadas em recinto alfandegado de zona secundária, bem como em sistemas suplementares de apoio operacional, proteção ambiental, sistemas de segurança, dragagens e treinamento e formação de trabalhadores.

“De modo geral, a regulamentação da Reforma Tributária contempla, em parte, os pleitos do setor de portos, trazendo disposições que podem impactar positivamente. Além disso, é vista com bons olhos a simplificação do sistema tributário nacional, o que pode destravar investimentos estrangeiros significativos para o país”, comentou Brito Júnior, que é sócio do escritório Gaia Silva Gaede Advogados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 18/12/2024

PL DA RECICLAGEM VOLTARÁ À PAUTA EM FEVEREIRO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 17/12/2024 - 22:52

Relator do projeto de lei 1.584/2021 na CVT informou que parecer está pronto e deve ir à pauta da comissão a partir da volta do recesso parlamentar

A apresentação do parecer do projeto de lei que trata da reciclagem de embarcações (1.584/2021) na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados ficou para o começo de 2025. O relator do PL na CVT, deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), informou à Portos e Navios que o relatório está pronto e deve ser apresentado à comissão em fevereiro do próximo ano. O texto do PL 1.584 tem objetivo de promover as atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações e estruturas offshore de forma segura e ambientalmente correta.

Com o término das atividades do Congresso em 2024 esta semana, após a votação da regulamentação da Reforma Tributária, os parlamentares entrarão de recesso entre os dias 23 de dezembro e 1º de fevereiro de 2025. De acordo com a assessoria de Lindenmeyer, a discussão das reformas pode ser considerada, mas que não houve um motivo específico para a votação do PL ficar para o ano que vem. O relator também é presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira.

A última semana do Congresso está sendo marcada por muita articulação em torno da Reforma Tributária (PLP 68/2024), que foi aprovada na noite desta terça-feira (17), e seguirá para sanção presidencial. O presidente da Câmara, deputado Arthur Lira (PP/AL), chegou a suspender a realização de reuniões de comissões e outros debates para a dedicação total dos parlamentares às votações em plenário.

A proposta do PL da reciclagem foi apresentada em abril de 2021, pelo então deputado Coronel Armando (PL-SC), que não conseguiu se reeleger. O texto recebeu parecer favorável nas comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), em novembro de 2021, e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), em novembro de 2022. O PL ainda está previsto para tramitar na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 18/12/2024

REDUÇÃO DE GEE DEVE CONSIDERAR CARACTERÍSTICAS DO APOIO MARÍTIMO BRASILEIRO, DEFENDE SYNDARMA/ABEAM

Por Danilo Oliveira Offshore 17/12/2024 - 21:08

Mario Mendonça disse que entidade, que integra delegação brasileira nas discussões do MEPC, busca assegurar que especificidades do segmento no Brasil sejam levadas em conta no texto final e evitem criação de barreiras operacionais

O Syndarma/Abeam avalia que as principais preocupações do apoio marítimo nas discussões das sessões do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) da Organização marítima Internacional (IMO) estão relacionadas às novas medidas técnicas de médio e longo prazo que serão aplicadas, considerando que as diretrizes desenvolvidas, até o momento, não têm abordado as particularidades desse segmento. Um dos objetivos é afastar os riscos de eventuais penalidades prejudicarem a continuidade das operações da frota construída no Brasil. A próxima reunião do comitê está prevista para 2025, precedidas por duas sessões interseccionais.

Uma das preocupações das empresas brasileiras do apoio marítimo é o tempo de implementação dessas medidas para esse segmento, já que as regras continuam a ser escritas, podendo impactar negativamente a frota existente, caso não sejam econômica e tecnicamente viáveis as possíveis alterações. O argumento é que, como as atividades de apoio marítimo no Brasil têm características distintas daquelas realizadas em outros lugares do mundo, em virtude da grande distância das bacias petrolíferas em relação à costa e às bases de apoio offshore, há uma longa permanência na área de operação e, consequentemente, um aumento significativo de consumo de combustível e de emissão de gases de efeito estufa (GEE).

Em entrevista à Portos e Navios, o comandante Mario Mendonça, assessor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), disse que foi apresentada uma proposta com potencial de trazer uma precisão maior ao Greenhouse Gas Fuel Indicator (GFI), garantindo que esse indicador possa reflitir as métricas operacionais das embarcações de apoio marítimo brasileiras.

“Estamos ainda na fase de desenvolvimento da norma internacional (...). Temos contribuído com conhecimento técnico para que essa norma funcione como uma ferramenta eficaz para o alcance das metas de redução de emissões, sem comprometer a viabilidade da navegação e da frota brasileira de embarcações de apoio marítimo”, afirmou. Mendonça destacou que as embarcações em operação em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) são modernas e já utilizam sistemas híbridos com emprego de baterias e propulsores elétricos.

Confira abaixo a entrevista do assessor especial do Syndarma/Abeam à Portos e Navios:

Portos e Navios: Após as últimas reuniões do MEPC-IMO, em setembro, quais são as questões que ainda precisam ser decididas, em especial aquelas que são motivo de preocupação dos armadores no Brasil?

Comte. Mario Mendonça: A principal preocupação para o apoio marítimo brasileiro é a forma como as novas medidas técnicas de longo e médio prazo serão aplicadas, considerando que até agora as diretrizes desenvolvidas não têm abordado as particularidades desse segmento. Essa lacuna levanta dúvidas quanto à acurácia e ao tempo de implementação dessas medidas no setor do apoio marítimo, já que as “regras do jogo” continuam a ser escritas e ajustadas, podendo impactar negativamente a frota existente, caso não sejam econômica e tecnicamente viáveis as possíveis alterações.

As embarcações em operação nas Águas Jurisdicionais Brasileiras são modernas, usam sistemas híbridos com emprego de baterias e propulsores elétricos. Mesmo assim, poderão estar sujeitas a penalidades pecuniárias, colocando em risco a continuidade das operações da frota construída no Brasil.

O Syndarma/Abeam tem acompanhado e contribuído ativamente para a discussão nas Sessões do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho da IMO (MEPC). Na última reunião intersessional foi apresentada a proposta de sinergia ao Greenhouse Gas Fuel Indicator (GFI), através de uma ferramenta de validação, denominada Energy Operational Index (EOI) nas diretrizes propostas, o que poderia trazer uma precisão maior ao GFI, garantindo que ele reflita as métricas operacionais das embarcações de Apoio Marítimo brasileiras.

A minuta do novo Capítulo 5 do Anexo VI da MARPOL também reflete essa preocupação, pois há a possibilidade de validação via sinergia, ainda em discussão. Entretanto, o texto relacionado à aplicação desse capítulo permanece em aberto e espera-se que seja revisado e discutido na próxima reunião intersessional marcada para fevereiro de 2025.

Portos e Navios: Quanto ao Brasil, quais são as propostas para que as regras internacionais possam ser cumpridas ou ajustadas à realidade da navegação brasileira?
Mendonça: Estamos ainda na fase de desenvolvimento da norma internacional, e o Syndarma/Abeam, através de sua representação na delegação brasileira, tem contribuído com conhecimento técnico para que essa norma funcione como uma ferramenta eficaz para o alcance das metas de redução de emissões, sem comprometer a viabilidade da navegação e da frota brasileira de embarcações de apoio marítimo.

Este ano, o Syndarma/Abeam atualizou o Estudo de Emissões do setor de apoio marítimo brasileiro, realizado em 2022. O estudo contou com a participação de algumas associadas, que forneceram dados relacionados às emissões das embarcações, considerando diferentes modos de operação, como navegando, bordejando, em posicionamento dinâmico (DP), atracado e fundeado. O intuito do estudo é compreender e acompanhar as condições reais de operação das embarcações com especial atenção às peculiaridades das operações na costa brasileira, permitindo uma abordagem mais precisa na elaboração das diretrizes.

A atuação do Syndarma/Abeam busca assegurar que as especificidades do apoio marítimo brasileiro sejam devidamente consideradas, evitando que as diretrizes internacionais se transformem em barreiras que dificultem a operação e o desenvolvimento sustentável dessa atividade essencial para o país.

As atividades de apoio marítimo no Brasil têm características distintas daquelas realizadas em outros lugares do mundo, em virtude da grande distância das bacias petrolíferas em relação à costa e às bases de apoio, o que implica em uma longa permanência na área de operação e, em consequência, um aumento significativo de consumo de combustível e de emissão de gases de efeito estufa.

Em último caso, as regras internacionais poderão ser adaptadas à realidade brasileira. Isto está previsto no Art.19 do capítulo 4 do Anexo VI da Convenção Marpol.

Anexo VI - Capítulo 4 - Regras sobre Eficiência Energética para Navios Regra 19 - Aplicação
2. As disposições deste capítulo não deverão se aplicar a navios engajados exclusivamente em viagens em águas sujeitas à soberania ou jurisdição do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar. No entanto, cada Parte deve assegurar, pela adoção de medidas adequadas, que esses navios foram construídos e atuam de forma coerente com o Capítulo 4, na medida do razoável e praticável.

Portos e Navios: Olhando para as características da frota brasileira, quais são hoje as soluções factíveis para uma maior redução de emissões?
Mendonça: Em geral, as embarcações de apoio marítimo apresentam um espaço físico limitado para a instalação de novos equipamentos, tanto em termos de área disponível quanto de restrição de peso. Frente a essas limitações, algumas iniciativas têm se destacado, como o uso de combustíveis mais sustentáveis, o emprego de novos sistemas antiincrustantes, a manutenção regular de limpeza de casco para reduzir o arrasto, a adoção da velocidade econômica sempre que possível, seguro e viável, e a hibridização com o uso de baterias. No entanto, há também um crescente interesse em soluções inovadoras, que combinam modernas metodologias e tecnologias, visando otimizar a eficiência energética.

É essencial que todas as tecnologias sejam avaliadas quanto ao risco de implementação no setor de apoio marítimo, considerando, em especial, eventual impacto sobre a manobrabilidade, particularmente nas operações que dependem do sistema de DP. Este sistema, baseado no princípio da redundância, é projetado para manter o posicionamento do navio mesmo no pior caso de falha, priorizando a segurança.

A configuração do sistema DP das embarcações de Apoio Marítimo foi desenvolvida com foco na redundância e segurança, o que implica o uso de múltiplos geradores em baixa carga. Esse arranjo, embora seguro, pode resultar em um consumo de combustível elevado, já que a eficiência nesse sistema é priorizada sob o aspecto da segurança e não das emissões. O desafio, portanto, está em alinhar a redução de consumo de combustível e emissões com a robustez exigida pelo sistema DP, de forma que a sustentabilidade e a segurança caminhem juntas.

Portos e Navios: Com as tecnologias, combustíveis e infraestrutura de abastecimento atualmente disponíveis, quais os limites para as embarcações se aproximarem da redução total de emissões (Net Zero)?
Mendonça: A aproximação das embarcações ao Net Zero enfrenta uma série de limitações tecnológicas, operacionais e estruturais. Embora combustíveis alternativos mais limpos, como os biocombustíveis e, em menor escala, o metanol, GNL, hidrogênio e a amônia sejam objeto de estudos, há uma grande preocupação quanto à segurança e à densidade energética volumétrica de algum desses combustíveis. Deve-se considerar ainda que a infraestrutura de abastecimento para esses combustíveis ainda é precária ou até mesmo inexistente em várias regiões. Além disso, a maioria das embarcações foi projetada com sistemas de propulsão que não são facilmente adaptáveis a tecnologias de emissão zero sem extensas modificações, o que, além de custoso, exige tempo e planejamento cuidadoso.

A hibridização por baterias, por exemplo, tem se mostrado promissora em certas operações, mas ainda enfrenta desafios para ser aplicada em larga escala, especialmente em embarcações de apoio marítimo, onde o espaço e a capacidade de carga são limitados e onde o sistema de redundância, fundamental para a segurança do posicionamento dinâmico, demanda múltiplos geradores operando em baixa carga, o que eleva o consumo de combustível. Dessa forma, as soluções aplicáveis hoje, embora reduzam as emissões, não conseguem eliminá-las por completo, devido às exigências de operação e segurança características do setor.

Além das limitações tecnológicas, a transição para o Net Zero exige uma infraestrutura de suporte global e confiável, tanto para o abastecimento de combustíveis de baixo carbono quanto para as

adaptações de infraestrutura portuária que permitam o uso seguro e eficiente desses combustíveis. Em paralelo, o desenvolvimento de soluções verdadeiramente neutras em carbono, como o uso de combustíveis sintéticos ou tecnologias de captura de carbono a bordo, ainda estão em fases experimentais e precisam de tempo para alcançar maturidade e viabilidade econômica.

Enquanto avanços significativos estão sendo feitos, os limites atuais em termos de tecnologia, segurança operacional e infraestrutura indicam que o Net Zero para o setor marítimo permanece, no curto prazo, um objetivo desafiador.

Portos e Navios: Quais as maiores dificuldades para se chegar a um consenso sobre os temas técnicos e econômicos? O quanto esse tempo para decisão, até abril de 2025, é considerado curto?
Mendonça: Chegar a um consenso sobre os temas técnicos e econômicos relacionados à redução de emissões no setor marítimo é uma tarefa complexa, sobretudo quando se trata de integrar as necessidades e particularidades de setores diversos, como o apoio marítimo. A necessidade de adaptação é reconhecida por todos os envolvidos, e o Apoio Marítimo brasileiro está ciente de que também deverá, em algum momento, ajustar suas operações à ordem mundial. Todavia, é certo que o prazo para implementação, que se estende até abril de 2025, é curto para um conjunto de medidas ambiciosas e técnicas.

Essa limitação de tempo se torna ainda mais desafiadora quando se observa a realidade de uma frota diversificada que, além de operar em regiões com infraestrutura limitada para combustíveis alternativos, depende de tecnologias de redundância de segurança, como o sistema de posicionamento dinâmico. Implementar soluções para reduzir emissões, mantendo o nível de segurança exigido, requer estudos minuciosos e planejamento específico, e essas adaptações demandam um tempo significativo para serem executadas adequadamente.

Outro ponto crítico é a necessidade do alinhamento econômico que considere os custos elevados de adaptação, uma vez que as tecnologias e combustíveis de baixo carbono ainda não são amplamente acessíveis, seja em termos de preço ou infraestrutura de abastecimento. Esse panorama exige que haja negociações para equilibrar a viabilidade econômica e o comprometimento ambiental, pois qualquer avanço que comprometa a segurança ou onere excessivamente o setor pode se tornar uma barreira à implementação efetiva.

Assim, embora abril de 2025 seja uma meta estabelecida, as partes envolvidas precisam avaliar cuidadosamente como equilibrar urgência e viabilidade para que as diretrizes não se tornem inviáveis para setores como o apoio marítimo brasileiro.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 18/12/2024

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: 18/12/2024