

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 165/2023
Data: 29/09/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CAMINHONEIROS E TRANSPORTADORES MANIFESTAM PREOCUPAÇÃO COM SUSPENSÃO DA EXPORTAÇÃO DE DIESEL	4
PREVISÃO DO TEMPO NO PORTO DE SANTOS EXIGE CONHECIMENTO E MONITORAMENTO CONSTANTE	5
DIA MARÍTIMO MUNDIAL: VAMOS CONSTRUIR UM FUTURO SUSTENTÁVEL?.....	6
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	8
RECUPERAÇÃO DE 51 QUILÔMETROS DA BR-153/PR AUMENTA FLUIDEZ NO TRÂNSITO NO NORTE DO PARANÁ	8
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AUTORIZA E CIDADE DE SÃO PAULO TERÁ FAIXA AZUL EM 17 AVENIDAS	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – DESCARBONIZAÇÃO NOS PORTOS, PASSO NECESSÁRIO PARA O PRESENTE E O FUTURO	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	11
<i>Universitários 1</i>	11
<i>Universitários 2</i>	12
<i>Upgrade</i>	12
<i>Mudanças 1</i>	12
<i>Mudanças 2</i>	12
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI INICIA AÇÕES PARA PROGRAMA DE DESCARBONIZAÇÃO	12
REGIÃO SUL - OPERAÇÕES EM PORTO ALEGRE SEGUEM PARALISADAS APÓS AUMENTO DE NÍVEL DO GUAÍBA	13
REGIÃO SUL - LOTE 2 DA CONCESSÃO DAS RODOVIAS DO PARANÁ VAI A LEILÃO NA BOLSA DE VALORES	14
REGIÃO SUDESTE - TERCEIRA EDIÇÃO DO PORTO HACK SANTOS É LANÇADA NO CAMPS SANTOS	15
REGIÃO SUDESTE - OGMO SANTOS IRÁ ABRIR VAGAS PARA NOVOS TRABALHADORES DE BLOCOS.....	16
PORTUGAL - PREFEITURA DE SANTOS REALIZA VISITA TÉCNICA A PORTOS DE PORTUGAL	17
INTERNACIONAL - MISSÃO TÉCNICA DA ABTP DESTACA INICIATIVAS SUSTENTÁVEIS E DE GESTÃO DE ACESSOS.....	18
JORNAL O GLOBO – RJ.....	19
DESENROLA: NOVA FASE DE LEILÃO TEM R\$ 126 BILHÕES EM DESCONTOS DE RENEGOCIAÇÃO, 654 EMPRESAS PARTICIPARAM.....	19
RESTRICÇÕES NO SANTOS DUMONT COMEÇAM NESTE DOMINGO; VEJA COMO FICAM OS VOOS COM SAÍDA DO RIO	20
SILVEIRA DEFENDE ‘MÃO FORTE DO ESTADO’ PARA CONTER ALTA DOS COMBUSTÍVEIS	24
GOVERNO DETALHA BLOQUEIO DE QUASE R\$ 600 MILHÕES NOS MINISTÉRIOS; EDUCAÇÃO E TRANSPORTES TÊM A MAIOR TRAVA	25
SETOR PÚBLICO TEM DÉFICIT DE R\$ 79 BILHÕES ATÉ AGOSTO, PIOR RESULTADO PARA UM INÍCIO DE GOVERNO DESDE 2003.	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	27
LULA É PRESSIONADO ATÉ PELO PT A ACEITAR NOME DE LIRA PARA A CAIXA; SAIBA QUEM É O INDICADO	27
PEC PARA AUTORIZAR CONGRESSO A DERRUBAR DECISÕES DO STF PODE IR PARA FRENTE? ENTENDA.....	28
‘É LOUVÁVEL TENTAR RESOLVER PRECATÓRIOS, MAS EFEITO COLATERAL É RUIM’, DIZ EX-SECRETÁRIO DO TESOUREO.....	30
GOVERNADORES DO CENTRO-OESTE E NORTE CRITICAM REFORMA TRIBUTÁRIA E PEDEM MUDANÇAS NO TEXTO	33
VALOR ECONÔMICO (SP).....	34
BRACELL REFORÇA AÇÕES DE SUSTENTABILIDADE PARA AMPLIAR IMPACTO POSITIVO DAS OPERAÇÕES	34
‘NÃO DÁ PARA SER PESSIMISTA SOBRE O RIO DE JANEIRO’, DIZ JOAQUIM LEVY	37
LULA CRIA GRUPO DE TRABALHO PARA ATUALIZAR POLÍTICA DE DEFESA.....	38
PAUTA PARA O PAÍS É A INTEGRAÇÃO, DIZ ESPECIALISTA DA FUNDAÇÃO DOM CABRAL.....	38
NOVO PAC AGUÇA EXPECTATIVAS	40
MAIS ESPAÇO PARA TRILHOS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO	45
MOVIMENTAÇÃO DE CABOTAGEM DEVE SEGUIR EM CRESCIMENTO	47
NOS RIOS, CUSTOS DE TRANSPORTE SÃO MENORES.....	48
EMPRESAS DE HIDROGÊNIO VERDE PEDEM REGULAMENTAÇÃO.....	50
MATRIZ ENERGÉTICA FICA CADA VEZ MAIS LIMPA	52
NO SISTEMA RODOVIÁRIO, CONTRATOS LIBERADOS E MÃOS À OBRA.....	55
OPERAÇÃO NOS PORTOS JÁ ESTÁ NO LIMITE	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	59
TERMINAL DE GRÃOS DE FORTALEZA É ENQUADRADO NO REIDI	59
TECHNIPFMC FECHA NOVO CONTRATO COM A PETROBRAS PARA FORNECIMENTO DE TUBOS	60
PORTO DO ITAQUI SE PREPARA PARA LANÇAR PROGRAMA DE DESCARBONIZAÇÃO	61



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 165/2023
Página 3 de 62
Data: 29/09/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALE E PETROBRAS ASSINAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES PARA ACELERAR O DESENVOLVIMENTO DE SOLUÇÕES DE BAIXO CARBONO	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CAMINHONEIROS E TRANSPORTADORES MANIFESTAM PREOCUPAÇÃO COM SUSPENSÃO DA EXPORTAÇÃO DE DIESEL

Medida foi tomada pelo governo de Vladimir Putin na semana passada e pode elevar custos logísticos no Brasil

Por: **Ted Sartori**



Rússia é a maior fornecedora de óleo diesel para o Brasil, respondendo por 78% do volume importado Foto: **Vanessa Rodrigues/18-07-23**

A decisão da Rússia de suspender as exportações de diesel preocupa o setor portuário brasileiro porque o combustível é decisivo no giro da roda logística nacional. A medida foi tomada pelo governo russo na semana passada para tentar regular os preços no mercado interno, o que deve levar a uma redução de valores à população russa. A medida foi atualizada há três dias, com a liberação da comercialização de diesel

russo de baixa qualidade ao exterior, mas mantendo o veto ao combustível de alta classe.

Hoje, a Rússia é a maior fornecedora de óleo diesel para o Brasil, respondendo por 78% do volume de combustível importado pelo mercado brasileiro desde março, segundo a consultoria S&P Global.

“Isso preocupa o setor porque, com menor oferta, o preço deverá ser reajustado e, o que é mais grave, poderá haver a falta do produto”, afirma o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Luís Neiva. Esse alerta, revela o dirigente, foi feito na última reunião da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp), realizada no dia 21, na Capital Paulista.

“Os empresários ligados ao transporte de granéis líquidos trouxeram à mesa o risco iminente da falta de óleo diesel. Com esse cenário, além da elevação e repasse dos custos no transporte, existe a possibilidade de escassez de produtos no mercado”, completa Neiva.

O presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Carvalho, caminhou em raciocínio semelhante. “A gente vai ter que repassar o aumento. Vai ficar ruim para o consumidor final porque as coisas vão ficar mais caras”, afirma.

Impactos

O consultor portuário Ivam Jardim observa que os importadores brasileiros têm se aproveitado dos preços reduzidos que os exportadores russos estavam praticando para a venda de diesel. Trata-se de um artifício, segundo Jardim, necessário para achar compradores após as sanções estabelecidas pela União Europeia, Estados Unidos e outros países e blocos.

“Com a suspensão das exportações e impossibilidade de compra, os importadores brasileiros terão de retornar aos tradicionais fornecedores, do Golfo do México (EUA), comprando mais caro, ou pedir à Petrobras mais volume, praticando os preços de mercado internacional. Porém, outros países também irão recorrer à esses mesmos fornecedores, aumentando a demanda e, conseqüentemente, o preço. Tal migração pode demandar um tempo, o que gera esse temor de possível desabastecimento”, explica.

O consultor vai além do impacto no transporte rodoviário e faz uma análise ampliada da dificuldade que pode surgir no horizonte devido à decisão russa.

“Isso afetaria diretamente os custos de transporte, incluindo o transporte marítimo de mercadorias para o Brasil, já que o diesel é uma fonte de energia importante para navios. Além disso, nossa matriz de transporte rodoviária também seria impactada, sendo necessário um aumento do frete por parte dos caminhoneiros. Esse aumento, ao ser repassado, afeta a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/09/2023

PREVISÃO DO TEMPO NO PORTO DE SANTOS EXIGE CONHECIMENTO E MONITORAMENTO CONSTANTE

Conheça o trabalho da parceria envolvendo Praticagem, Capitania dos Portos e Autoridade Portuária

Por: Ted Sartori



Tecnologia é importante aliada do trabalho para avaliação das condições climáticas Foto: Alexander Ferraz/AT

“O mar quando quebra na praia/É bonito, é bonito”. Os versos da clássica música O Mar, de Dorival Caymmi, podem expressar a plástica feita pelas águas, mas não os problemas que elas podem causar. Para isso, é necessário um olhar atento às condições climáticas, munido de conhecimento e de equipamentos, para eventuais ações no caso de o mar atrapalhar a navegação, em uma parceria envolvendo a Praticagem,

a Capitania dos Portos e a Autoridade Portuária de Santos (APS).

“O acompanhamento das condições climáticas no Porto de Santos é para informação de vários parâmetros meteorológicos e oceanográficos para a Capitania dos Portos de São Paulo, para que ela decida limitar a entrada de navios ou até fechamento do Porto”, afirma o gerente de Apoio Técnico da Praticagem de São Paulo e responsável pela previsão, capitão de mar e guerra Helder Luiz Puia. Ele, que também é hidrógrafo, trabalha com a atividade há 12 anos na organização.

O hidrógrafo é o profissional que coleta e analisa informações presentes em uma carta náutica. Ele também tem como responsabilidade a elaboração e a divulgação dos avisos aos navegantes, entre eles, previsões meteorológicas ou análises.

“O acompanhamento das condições climáticas é de suma importância para o navegante, uma vez que possui uma relação direta com a segurança da navegação, possibilitando a prevenção de acidentes e fatos da navegação, por meio das informações que são oferecidas àqueles que pretendem ir ao mar”, afirma o capitão dos Portos de São Paulo, capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá.

“A Capitania dos Portos de São Paulo é a Autoridade Marítima do Porto de Santos. Portanto, todas as informações são repassadas para ela”, complementa Puia.

Cotidiano

A rotina de trabalho começa às 8 horas, com a atualização da previsão do Núcleo de Pesquisas Hidrodinâmicas (NPH) da Unisantia e com os sensores on-line da Praticagem, repassada ao Centro de Coordenação e Operações de Tráfego (C3OT).

São usados oito anemômetros (medidores de vento), dois ADCP (medidores de altura de onda), três ADCP (medidores de correntes marítimas), cinco marégrafos (medidores de marés) e 13 câmeras ao

longo do canal. “Além desses equipamentos citados, também há previsão com modelos matemáticos para previsão”, completa o hidrógrafo.

A periodicidade da observação é de um minuto para o anemômetro, dez minutos para o ADCP de onda, cinco minutos para o de corrente e dez minutos para os marégrafos, todos on-line.

“Trabalho com hidrografia desde 1985 e, na Praticagem, há 12 anos. A tecnologia, principalmente as imagens de satélites e os modelos matemáticos, melhorou e muito a profissão, reservando uma melhor previsão na meteorologia e nos levantamentos topográficos”, afirma Puia.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 29/09/2023

DIA MARÍTIMO MUNDIAL: VAMOS CONSTRUIR UM FUTURO SUSTENTÁVEL?

Criada em 1978, a data destaca a importância das indústrias marítimas como um dos pilares da economia mundial

Por: Eliane Octaviano



Criada em 1978, a data destaca a importância das indústrias marítimas como um dos pilares da economia mundial Foto: Alexander Ferraz/AT

O Dia Marítimo Mundial é uma iniciativa da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) que desenvolve a estrutura regulatória para o transporte marítimo global. Criada em 1978, a data celebrada ontem objetiva destacar a importância das indústrias marítimas como um dos pilares da economia mundial. Neste contexto, ressalta-

se ainda a relevância da segurança da navegação e da proteção do ambiente marinho.

Com o tema "Marpol aos 50 – Nosso Compromisso Continua", o Dia Marítimo ressaltou o 50º aniversário da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol), contemplando importantes discussões sobre as próximas fases da atuação da IMO para proteger o planeta e os oceanos, além da Agenda 2030 da ONU para o Desenvolvimento Sustentável, que contém 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que incluem energia limpa e acessível (ODS 7); indústria, inovação e infraestrutura (ODS 9); ação climática e utilização sustentável dos oceanos, mares e recursos marinhos (ODS 13 e 14); e a importância das parcerias e da implementação para atingir estes objetivos (ODS 17).

A Marpol foi adotada em 1973 com o propósito do estabelecimento de regras para a eliminação da poluição intencional do meio ambiente por óleo e outras substâncias danosas oriundas de navios, bem como a minimização da descarga acidental daquelas substâncias no ar e no meio ambiente marinho.

O secretário-geral da ONU, António Guterres, afirma que o transporte marítimo representa mais de 80% do comércio mundial, é “um catalisador do desenvolvimento e um elo vital de ligação entre bens, mercadorias e comunidades em todo o mundo” e destaca que o tema reflete a longa história da ONU de proteger o meio ambiente do impacto do transporte marítimo “por meio de uma estrutura regulatória robusta e enfatiza seu compromisso contínuo”.

Ademais, ele enfatiza que o transporte marítimo é responsável por quase 3% das emissões mundiais de gases de efeito estufa e que acelerar a transição do transporte marítimo para a neutralidade de emissões de carbono se trata de uma medida fundamental para o futuro da humanidade. Ao olhar para o futuro, devemos aproveitar o legado da Marpol e "definir o rumo para um futuro mais

sustentável e próspero para esta indústria essencial e um futuro mais seguro para a humanidade”, como afirma Guterres.

No mesmo sentido, o secretário-geral da IMO, Kitack Lim, afirmou que muita coisa mudou no transporte marítimo desde que a convenção Marpol foi adotada, porém o compromisso da IMO em proteger e preservar o ambiente marinho permaneceu inabalável. O tema do Dia Marítimo Mundial para 2023, afirma Lima, nos permite "celebrar esse legado, ao mesmo tempo em que enfatiza nossa dedicação em construir sobre as bases existentes à medida que avançamos juntos em direção a um futuro melhor".

Porém, para que o futuro da humanidade seja efetivamente sustentável e seguro, há necessidade de que os países envidem esforços para implementar políticas e realizar investimentos necessários para proteger o planeta e os oceanos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/09/2023



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

Durante ato que transfere a administração do Aeroporto de Mossoró para a Infraero, Costa Filho anuncia R\$ 20 milhões para o terminal

Na ocasião, governadora do RN divulgou que o aeroporto ganhará nova rota



Apartir de agora, o Aeroporto de Mossoró - Dix-Sept Rosado (RN), passa a ser administrado pela Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária). Até então, o terminal era gerido pelo Governo do Rio Grande do Norte.

A assinatura de transferência da outorga aconteceu nesta sexta-feira (29), durante solenidade que contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, do presidente da Infraero, Rogério Barzelay, e da governadora do RN, Fátima Bezerra, entre outras autoridades.

Durante o evento, Costa Filho também anunciou o repasse de R\$20 milhões para obras de modernização do aeroporto potiguar.

“O presidente Lula nos autorizou a investir no Aeroporto de Mossoró e assim estamos fazendo. Nos próximos meses vamos discutir também outros investimentos para o Rio Grande do Norte, como o projeto do Porto-Indústria Verde, que promete alavancar a economia do Estado”, disse o ministro.

Fátima Bezerra comemorou a iniciativa. “O investimento anunciado pelo ministro será utilizado para melhorar a segurança e a eficiência do terminal, fazendo com que o Aeroporto de Mossoró se torne um equipamento capaz de cumprir com sua vocação, que é promover o desenvolvimento de Mossoró e de toda a região”, afirmou.

Na ocasião, a governadora divulgou que conseguiu viabilizar para o terminal de Mossoró uma nova rota. “Ontem a Secretaria de Turismo do RN definiu com a Latam que a partir de agora Mossoró ganhará um novo trecho de voo, que será Fortaleza - Mossoró - Natal”, celebrou Fátima Bezerra.

Aeroporto de Mossoró

O Aeroporto de Mossoró, que deve fechar 2023 com um fluxo de 30.745 passageiros, de acordo com projeção do PAN (Plano Aeroviário Nacional), deve chegar a 76.355 passageiros dentro de 29 anos.

O terminal tem atualmente 7 voos regulares semanais destinados a outras localidades e recebe 6 voos, abrangendo os seguintes destinos: Recife/PE, Natal/RN e Fortaleza/CE.

A Infraero planeja investir R\$ 75,105 milhões no terminal nos próximos anos. Entre as melhorias, estão a revitalização do pavimento e sinalização horizontal da pista de taxiamento, adequação de portões de acesso e da cerca operacional, instalação de auxílio visual à navegação aérea, revitalização do Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA), ampliação do terminal de passageiros, entre outras ações.

O Aeroporto de Mossoró foi incluído no PAN 2022-2052 (Plano Aeroviário Nacional), considerado estratégico pelo Plano Geral de Outorgas e, portanto, de interesse do Governo Federal.

O município de Mossoró localiza-se no interior do Estado do Rio Grande do Norte, a cerca de 280 km da capital, Natal, um dos principais destinos turísticos do Brasil.

Aviação Regional e Infraero

Uma das bandeiras do Governo Federal é a integração de novas microrregiões econômicas à malha aérea, com a construção e revitalização de 100 aeroportos regionais até 2026, em municípios com potencial de receber mais voos e abrigar novos terminais. Pensando nisso, já no primeiro semestre o MPOR autorizou mais de R\$100 milhões em repasses para a revitalização de aeroportos públicos. Mais da metade do valor foi destinada às obras de aeroportos da aviação regional.

A Infraero tem papel fundamental no sentido de potencializar a adequação dos aeroportos de menor porte a fim de garantir a segurança, nível de serviço, qualidade e viabilidade das operações aéreas, possibilitando a integração e o desenvolvimento regionais.

No final de agosto deste ano, 11 aeroportos passaram a ser administrados pela Infraero. São eles: Linhares (ES), Camocim, Campos Sales, Crateús, Iguatu, Quixadá, São Benedito, Tauá, Jericoacoara, Aracati e Sobral, todos no Ceará.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 29/09/2023

Conhecida como Transbrasiliana, rodovia federal teve trecho completamente recuperados com com investimento de cerca de R\$ 7 milhões



Melhorias contribuem para o desenvolvimento econômico de seis municípios do norte paranaense. - Foto: Divulgação/DNIT

O trecho de 51 quilômetros da BR-153/PR, entre os municípios de Santo Antônio da Platina e Ibaiti (km 52,5 ao km 103,5), foi totalmente revitalizado pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes. Conhecida como Transbrasiliana, a rodovia é uma das principais rotas de ligação e escoamento de cargas entre as regiões Sul e Norte do Brasil, especialmente

para o mercado internacional. Para recuperar o pavimento e a sinalização horizontal da rodovia foram investidos cerca de R\$ 7 milhões.

Os serviços executados pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) contribuem para a segurança da trafegabilidade dos usuários e também diretamente para o desenvolvimento econômico das cidades de Santo Antônio da Platina, Guapirama, Conselheiro Mairinck, Jaboti, Japira e Ibaiti, por onde o segmento recuperado passa. Foram realizados:

- Microrrevestimento asfáltico;
- Sinalização horizontal;
- Roçada;
- Limpeza dos dispositivos de drenagem;
- Caiação;

A BR-153/PR é um dos principais corredores logísticos do agronegócio do Paraná e também é considerada uma das principais rodovias de integração nacional do país. Com a revitalização, tanto os transportadores de cargas, como a produção agrícola e agropecuária serão amplamente beneficiados.

Rota turística

Ao fazer a ligação de Norte a Sul do país, com aproximadamente 3,8 mil quilômetros de extensão, a BR-153 é a quinta maior rodovia do país e corta os seguintes estados: Pará, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, até chegar na fronteira com o Uruguai. A rodovia é muito utilizada para chegar a regiões turísticas do Brasil, tais como a região do Contestado, que abrange o Paraná e Santa Catarina; Caldas Novas e Pirenópolis, em Goiás; o Rio Araguaia, entre Goiás e Mato Grosso; Ilha do Bananal e Jalapão, no Tocantins.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 29/09/2023

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AUTORIZA E CIDADE DE SÃO PAULO TERÁ FAIXA AZUL EM 17 AVENIDAS

Uso de sinalização para motocicletas foi confirmada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho: “Achamos fundamental estimular os municípios a tomarem iniciativas para aumentar a segurança no trânsito”



Autorização para sinalização experimental foi confirmada em São Paulo - Foto: Marcio Ferreira/MT

Autorização concedida nesta quinta-feira (28) pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, garante que a cidade de São Paulo tenha 17 avenidas com o uso da sinalização experimental para motocicletas. Denominado de Faixa Azul, o projeto será implantado pela Companhia de Engenharia de Tráfego da prefeitura paulista (CET-SP).

“Achamos fundamental estimular os municípios a tomarem iniciativas para aumentar a segurança no trânsito. Junto com a prefeitura de São Paulo, que solicitou o uso da sinalização experimental, queremos avançar na redução de sinistros e evitar mortes no trânsito”, disse o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Junto com o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, e o secretário municipal de Mobilidade e Trânsito, Celso Gonçalves, o ministro assinou a portaria que amplia a ação para quatro novos trechos, que somam outras 11 avenidas ao projeto, e renova as autorizações ao uso da sinalização nas seis avenidas já atendidas.



"É compromisso nosso na Senatran darmos prioridade a projetos que são inovadores e apontam um caminho para reduzir as mortes no trânsito, além de proteger os mais vulneráveis, como motociclistas, ciclistas e pedestres", disse Aduardo Catão.

Quais são as novas avenidas?

- "Essa é uma experiência que São Paulo trouxe e que deu muito certo, sem registro de nenhum óbito em um ano, que demonstra a importância do projeto para a preservação da vida dos motociclistas", afirmou o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes.
- Trecho 1: Avenidas Sumaré/Avenida Paulo VI e Avenida das Nações Unidas sentido Castelo Branco, entre Rua Prof. Campos de Oliveira e a Avenida Pe. José Maria e sentido Interlagos entre a Avenida Mario Lopes Leão e rua Prof. Campos de Oliveira;
- Trecho 2: Avenida Brigadeiro Faria Lima, Avenida Zaki Narchi e Avenida Luiz Dumont Villares;
- Trecho 3: Avenida Miguel Yunes;
- Trecho 4: Avenida Jacu Pêssego, Avenida Nova Trabalhadores, Avenida Vice-presidente José de Alencar Gomes da Silva e Avenida do Estado.
- "É um sonho realizado, que é ter uma sinalização, um lugar digno para as motos andarem. Esperamos que, através dessa sinalização, que é a faixa azul, a gente possa vir reduzir o número de acidentes e salvar vidas, que é o que a gente mais busca", disse o presidente do Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal do Estado de São Paulo (SindimotoSP), Gilberto Almeida dos Santos.

Quais são os trechos já autorizados?

- Avenida 23 de Maio, no trecho entre Praça da Bandeira e o Complexo Viário João Jorge Saad, sentido Santana/Aeroporto, com extensão aproximada de 6 km;
- Avenida Santos Dumont, Avenida Tiradentes e Avenida Prestes Maia, entre a ponte das Bandeiras e a praça da Bandeira, com extensão aproximada de quatro quilômetros;
- Avenida Rubem Berta, entre o complexo viário João Jorge Saad e a Avenida dos Bandeirantes, com extensão de dois quilômetros;
- Avenida dos Bandeirantes, em ambos os sentidos, entre a via Marginal do rio Pinheiros e o viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, com extensão de 8,5 quilômetros.

Requisitos

No entanto, a implantação das novas faixas exige o atendimento de uma série de condições pré-estabelecidas pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). As larguras das faixas devem ser de, no mínimo, 1,10 metro entre eixos da sinalização horizontal para limite de velocidade de 50 km/h, e de 1,20 metro para limite de velocidade de 60 km/h.

Além disso, a CET-SP deverá enviar trimestralmente à Senatran um relatório com as análises e conclusões do projeto Faixa Azul ao término do período experimental de um ano, com os seguintes dados:

- Quantidade de sinistros, feridos e mortes envolvendo motocicletas, motonetas e ciclomotores a cada mês, por sentido de tráfego nos trechos relacionados, nos últimos cinco anos, incluindo o período experimental, englobando toda a via, suas faixas de rolamento, vias expressas e marginais e áreas de entrelaçamento;
- Informação do volume diário médio classificado por categoria de veículo, por sentido de tráfego nos trechos relacionados, nos últimos cinco anos, incluindo o período experimental;
- Levantamento da velocidade operacional de cada faixa dos trechos relacionados, antes e após a intervenção;
- Apresentar relatório detalhando o comportamento do tráfego em faixas com diferentes larguras.



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DESCARBONIZAÇÃO NOS PORTOS, PASSO NECESSÁRIO PARA O PRESENTE E O FUTURO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A iniciativa do Porto do Itaqui, no Maranhão, em colaboração com o Porto de Valência, na Espanha, para desenvolver um plano de descarbonização, é um marco significativo no setor portuário brasileiro. Trata-se de um passo corajoso e essencial em direção a um futuro mais sustentável e ambientalmente responsável.

A redução das emissões de gases de efeito estufa é uma preocupação global urgente, e o setor de transporte marítimo e portuário desempenha um papel vital nessa equação. É encorajador ver gestores públicos reconhecendo a importância de abordar essa questão de frente, postura que deve ser repetida por seus pares do segmento privado.

O plano de descarbonização do Porto do Itaqui já está sendo planejado, com um foco inicial no mapeamento das emissões de gases de efeito estufa em toda a operação portuária. Isso fornecerá uma base sólida para a tomada de decisões sobre como reduzir essas emissões de forma eficaz.

É crucial que essa iniciativa não se limite apenas às operações do porto em si, mas que também leve em consideração toda a cadeia de suprimentos, incluindo os caminhões e veículos que circulam na área do porto, bem como os navios e equipamentos portuários. Somente através de uma abordagem abrangente será possível alcançar resultados significativos na redução das emissões.

Além disso, o envolvimento de todas as partes interessadas é fundamental para o sucesso desse empreendimento. Gestores públicos, empresas privadas, autoridades portuárias e a comunidade local devem estar alinhados em seus esforços para reduzir a pegada de carbono do Porto do Itaqui.

Esta não é apenas uma questão de responsabilidade ambiental, mas também de competitividade e resiliência. Os portos que se adaptarem às crescentes demandas por operações sustentáveis estarão em melhor posição para enfrentar os desafios futuros. Além disso, a descarbonização pode levar a oportunidades de inovação e investimento que vão impulsionar o crescimento econômico a longo prazo.

Portanto, que outros portos no Brasil e ao redor do mundo sigam o exemplo do Porto do Itaqui e iniciem seus próprios programas de descarbonização. E que executivos do setor privado façam o mesmo em suas empresas. Esta é uma jornada que todos devem empreender em prol de um planeta mais limpo e sustentável, e o setor portuário tem um papel importante a desempenhar nesse esforço coletivo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/09/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

UNIVERSITÁRIOS 1

Os estudantes beneficiários do Programa Universidade para Todos (Prouni) poderão ser incluídos no público prioritário do Voa Brasil, projeto em desenvolvimento no Ministério de Portos e Aeroportos e que visa oferecer passagens aéreas a custos reduzidos para parte da população. Inicialmente, a venda das passagens a um custo menor seria destinada a aposentados e pensionistas. Mas segundo o ministro Sílvio Costa Filho (Republicanos), a estrutura do projeto está sendo reavaliada e será ampliada, ampliando seu público.

UNIVERSITÁRIOS 2

O Governo planejava anunciar o Voa Brasil no início deste semestre, mas com a revisão do programa, ele só deve ser apresentado no final do ano.

UPGRADE

O aeroporto de Caruaru (PE) está ampliando sua infraestrutura, para receber aeronaves de maior porte. A questão foi debatida entre o ministro Silvio Costa Filho e o prefeito da cidade pernambucana, Rodrigo Pinheiro, em reunião ontem, em Brasília. As melhorias na instalação aeroportuária devem ser concluídas antes do final do ano. A liberação da escala de aviões maiores será um novo impulso ao pólo de confecções local e ao turismo na região do agreste pernambucano.

MUDANÇAS 1

A indicação de Mariana Pescatori para assumir a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (que pode mudar de nome para Secretaria Nacional de Portos e Hidrovias), do Ministério de Portos e Aeroportos, deve motivar mudanças nas chefias de departamento do órgão. Até a noite de ontem, a ideia era que o atual diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária, Otto Luiz Burlier da Silveira Filho, fosse para o gabinete do ministro Costa Filho. Em seu lugar, ficaria o atual coordenador-geral de Planejamento e Gestão Fundiária do departamento, Fábio Lavor Teixeira.

MUDANÇAS 2

Oficialmente, Mariana ainda ocupa a chefia do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos. Quando sua nomeação for oficializada, seu atual cargo deve ficar com um profissional de fora do ministério, um gestor com experiência em importantes portos do Sul e do Nordeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2023

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI INICIA AÇÕES PARA PROGRAMA DE DESCARBONIZAÇÃO

Representantes do Porto de Valência, parceiro do plano, visitaram o complexo nesta semana

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



As ações tiveram início na última terça-feira (26), durante um encontro entre representantes do Porto de Valência e representantes das empresas operadoras que atuam no Itaqui Foto: Divulgação/Emap

reduzir as emissões de gases de efeito estufa em todo o complexo portuário.

O Porto do Itaqui, no Maranhão, deu um primeiro passo para o lançamento do seu plano de descarbonização, considerado pioneiro no Brasil entre os portos. Sua elaboração é resultado de uma parceria inédita no Brasil, com o Porto de Valência, na Espanha. O principal objetivo do plano é

Segundo a Autoridade Portuária, o plano tem previsão para ser entregue em outubro de 2024. As ações tiveram início na última terça-feira (26), durante um encontro entre representantes do porto espanhol e representantes das empresas operadoras que atuam no Itaqui.

Como parte do cronograma do contrato firmado, o trabalho conjunto começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo caminhões e veículos que circulam na poligonal do porto, navios e todos os equipamentos portuários.

A partir desse estudo, será elaborado todo o plano de descarbonização, que vai orientar ações e investimentos com um direcionamento mais preciso, objetivo e estratégico.

“A equipe está fazendo levantamentos dos possíveis impactos ambientais e estratégicos que poderão mitigar esse problema. A partir desses estudos, nós vamos preparar o futuro, ou seja, vamos ter um projeto consciente de descarbonização do Porto do Itaqui, o primeiro porto brasileiro que vai ter esse estudo e que vai começar a implementar a descarbonização”, relatou Marcelo Coelho, diretor de planejamento da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).

A agenda no complexo ainda incluiu uma visita da comitiva da Valencia Port a todas as empresas que operam no Porto do Itaqui.

“O projeto começou no mês de agosto e já estamos trabalhando diretamente com a Emap e as empresas do porto no levantamento das informações que precisamos para calcular a pegada de carbono. Esse cálculo tem previsão de apresentação aqui, no porto, em fevereiro e o projeto se estenderá até outubro do próximo ano, com o plano de descarbonização completo”, comentou Aurélio Lazaro, chefe de projeto do Porto de Valência.

A gerente de Meio Ambiente do Porto de Itaqui, Luane Lemos, acrescentou que o engajamento de todo o complexo é essencial para o sucesso de cada etapa.

“É muito importante que todas as empresas dentro do complexo entendam a importância do plano e participem dessa jornada junto conosco”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2023

REGIÃO SUL - OPERAÇÕES EM PORTO ALEGRE SEGUEM PARALISADAS APÓS AUMENTO DE NÍVEL DO GUAÍBA

Autoridade Portuária tomou a decisão em consequência da cheia do lago, que vem causando estragos no Rio Grande do Sul

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O nível do Lago Guaíba, segundo dados da Defesa Civil, atingiu 3,17 metros na quarta-feira, em Porto Alegre. Este foi considerado o nível mais alto registrado desde 1941 Crédito: Maurício Tonetto/Secom

A Portos RS, Autoridade Portuária que administra os portos do Rio Grande do Sul, anunciou que as operações no complexo de Porto Alegre seguem suspensas. A decisão tomada na última quarta-feira (27) ocorre em consequência do aumento do nível do Lago Guaíba, que vem causando diversos estragos em todo o Estado.

Em razão da decisão da prefeitura pelo fechamento das comportas do lago, em Porto Alegre, a Portos RS orientou seus colaboradores para que as atividades administrativas fossem desenvolvidas em regime de trabalho remoto.

Com as operações portuárias suspensas neste atual momento, a Autoridade Portuária informou que permanecem no local apenas os trabalhadores do setor de guarda, vigilância e do Departamento Municipal de Água e Esgoto (DMAE). Essas atividades foram classificadas como essenciais para a manutenção da ordem e preservação do patrimônio.

O nível do Lago Guaíba, segundo dados da Defesa Civil, atingiu 3,17 metros na quarta-feira, em Porto Alegre. Este foi considerado o nível mais alto registrado desde 1941. Segundo dados do Estado, naquele ano o município passou por uma enchente histórica, que elevou a água a 4,75 metros.

A cota de inundação do Lago Guaíba na região do Porto de Porto Alegre é de 3 metros.

Também na quarta-feira, o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB), se reuniu com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e apresentou algumas demandas tidas como emergenciais visando a recuperação do Estado, principalmente no que diz respeito ao foco de moradias e recuperação econômica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/09/2023

REGIÃO SUL - LOTE 2 DA CONCESSÃO DAS RODOVIAS DO PARANÁ VAI A LEILÃO NA BOLSA DE VALORES

Trecho é considerado muito importante por englobar melhorias na BR-277, que liga ao Porto de Paranaguá

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



O Lote 2 das rodovias paranaenses consiste em obras de duplicação de 350 km de estradas, 138 km de faixas adicionais, 73 km de vias marginais e 72 km de ciclovias Crédito: Roberto Dziura Jr/AEN

“O SEGUNDO LOTE É UM DOS MAIS IMPORTANTES, TALVEZ O MAIS IMPORTANTE DOS SEIS, PORQUE SE TRATA DE UM EIXO QUE VAI ATÉ O PORTO DE PARANAGUÁ”

RATINHO JR.

A Bolsa de Valores de São Paulo, a B3, receberá nesta sexta-feira, dia 29, o leilão do Lote 2 da concessão das rodovias do Paraná. A projeção é de que este pacote, com extensão total de 605 quilômetros entre rodovias federais e estaduais, receba investimentos de R\$ 10,8 bilhões.

O lote é considerado de extrema importância para o Estado, pois engloba melhorias na BR-277, principal acesso terrestre para entrada e saída do Porto de Paranaguá, no litoral do Estado.

No mês passado, também na B3, ocorreu o leilão do Lote 1, que foi arrematado pelo Grupo Pátria, que apresentou oferta de 18,25% de desconto no valor da tarifa por quilômetro rodado. O Portal BE News (www.portalbenews.com.br) vai transmitir o leilão ao vivo a partir das 14h.

Segundo o edital, publicado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), as propostas foram entregues na última segunda-feira (25). A homologação do resultado acontecerá no próximo dia 10 de novembro, com assinatura do contrato com o vencedor devendo ocorrer até o dia 26 de



janeiro do ano que vem. Poderão participar empresas brasileiras ou estrangeiras, de forma individual ou consorciadas.

O Lote 2 das rodovias paranaenses consiste em obras de duplicação de 350 quilômetros de estradas, 138 quilômetros de faixas adicionais, 73 quilômetros de vias marginais e 72 quilômetros de ciclovias. Serão ainda 107 novos viadutos, 52 passarelas, 35 pontos de correção de traçado e oito passa-faunas.

O pacote engloba as rodovias federais BR-153, BR-277 e BR-369 e estaduais PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-408, PR-411, PR-508, PR-804 e PR-855. A concessão abrange as regiões de Curitiba, Litoral, Campos Gerais e Norte Pioneiro.

O governador Ratinho Júnior (PSD) classificou o Lote 2 das rodovias do Paraná como, talvez, o mais importante do pacote que será concedido à iniciativa privada, pois trata-se do corredor de descida entre Curitiba com o Porto de Paranaguá e toda a região litorânea do Estado, através da BR-277.

“O segundo lote é um dos mais importantes, talvez o mais importante dos seis, porque se trata de um eixo que vai até o Porto de Paranaguá. Então, tem importância para o escoamento de toda nossa produção do Estado, além do volume de tráfego que se tem todos os dias. Eu falo que é importante porque é uma necessidade estratégica para o desenvolvimento do Estado. Prevemos com as duplicações e novas faixas, um aumento na capacidade de carga dessa rodovia de forma substancial, atendendo o volume de crescimento que o Paraná tem tido economicamente”, disse.

Os contratos preveem que as principais intervenções sejam executadas nos primeiros anos dos 30 de vigência do contrato. A concessionária contratada também deverá arcar com aproximadamente R\$ 6,5 bilhões em custos operacionais durante o período, o que inclui serviços médico e mecânico, pontos de parada de descanso para caminhoneiros e sistema de balanças de pesagem.

O Lote 2 terá sete praças de pedágio, sendo eles: São José dos Pinhais (BR-277), Carambeí (PR-151), Jaguariaíva (PR-151), Sengés (PR-151), Quatiguá (PR-092) e duas em Jacarezinho (BR-153 e BR-369).

O leilão vai ocorrer por disputa com base na menor tarifa por quilômetro rodado – nesse caso, R\$ 0,11922/km. Ou seja, ganhará a disputa a empresa ou consórcio que oferecer o maior desconto sobre o teto estabelecido.

Leilões

O leilão do Lote 1 de concessão de rodovias do Paraná aconteceu no último dia 25 de agosto. O Grupo Pátria, vencedor do certame, vai investir R\$ 7,9 bilhões em obras de melhorias e manutenção em trechos das rodovias BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427.

Segundo o Governo do Estado do Paraná, os lotes 3, 4, 5 e 6 ainda estão em fase de análise junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), com expectativa pela liberação do 3 e 6 no começo do ano que vem. No total, serão 3,3 mil quilômetros de estradas concedidas à iniciativa privada, sendo 1,1 mil quilômetros destes de rodovias estaduais. Os investimentos devem ultrapassar R\$ 50 bilhões durante as três décadas de contrato.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2023

REGIÃO SUDESTE - TERCEIRA EDIÇÃO DO PORTO HACK SANTOS É LANÇADA NO CAMPS SANTOS

Participantes da maratona de inovação promovida pela Abtra serão os aprendizes da instituição

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo, discursa ao lado do presidente do Camps Santos, Elber Alves Justo, durante a solenidade de lançamento do Porto Hack Santos Crédito: Cássio Lyra/BE News

A Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) fez na quinta-feira (28) o lançamento da terceira edição do Porto Hack Santos, a maratona de inovação anual promovida pela entidade. A novidade para a edição de 2023 é uma parceria com o Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) Santos. A solenidade foi realizada na sede da instituição, com a presença de autoridades e da comunidade

portuária.

Os 50 jovens que vão participar do hackathon são jovens participantes do projeto Aprendiz do Futuro, do Camps. Nos dias 9 e 10 de dezembro, eles serão divididos em dez times e vão encarar uma maratona de 35 horas.

O diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo, afirmou que a associação trabalha forte com o apelo do ESG, por isso da parceria com o Camps.

“Em vez de selecionar grandes competidores, carimbados no mundo da inovação, estamos dando oportunidade para um grupo que está em formação, recebendo treinamentos de tecnologia, inteligência artificial e gestão de empresas. Diria que eles estão se comportando desde o início do curso como se fossem pequenas startups”, analisou.

Segundo Caputo, os 50 jovens terão de resolver um problema da relação porto-cidade e, para isso, terão de usar todo o poder de inovação e criatividade. O evento contará com a participação de empresas associadas à Abtra que vão auxiliar com experiências e mentoria, além de ser jurados.

“Temos um objetivo social, que é dar oportunidade a esses 50 jovens. O objetivo da própria solução tecnológica a ser desenvolvida, que pode muito bem ser aplicada na relação, e também uma oportunidade para nossos associados, que podem contratar jovens vindos do mercado sem nenhum vício corporativo. Este ano é um Porto Hack Santos cheio de novidades e a expectativa é muito boa”, disse.

O presidente do Camps Santos, Elber Alves Justo, classificou a parceria com a comunidade portuária como de grande importância e espera maiores contribuições das empresas do segmento visando novas oportunidades em diferentes áreas.

“O projeto é muito interessante para o Camps, acaba unindo mais o Porto de Santos. As empresas são as principais parceiras, além do poder público, e isso faz com que a gente abra mais um leque de oportunidades para os aprendizes poderem se capacitar e buscar uma nova posição. A expectativa é que dê muito certo e que as empresas entendam que esse é um caminho de formação. E que venham com outras ideias para que a gente possa explorar outros caminhos, não só da área da tecnologia, mas expandindo para outras áreas”, analisou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2023

REGIÃO SUDESTE - OGMO SANTOS IRÁ ABRIR VAGAS PARA NOVOS TRABALHADORES DE BLOCOS

Diretor-executivo do órgão revelou durante o programa ZR News que um processo seletivo será lançado em breve

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br / Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Segundo o diretor-executivo do Ogmo Santos, Evandro Schmidt Pause, o processo seletivo dos trabalhadores de bloco será similar ao dos consertadores, encerrado no fim de 2022 Crédito: Reprodução/ZR News

O Órgão de Gestão de Mão de Obra do Porto de Santos (Ogmo Santos) irá abrir vagas no cadastro para o ingresso de novos trabalhadores de blocos. A novidade foi revelada pelo diretor-executivo da entidade, Evandro Schmidt Pause, durante participação na

edição de quinta-feira (28) do programa ZR News, transmitido pela rádio Santa Cecília FM.

Sem dar muitos detalhes, ele informou que serão abertas 50 vagas: 30 imediatas e 20 de plano de reserva. A escolha dos trabalhadores se dará por meio de um processo seletivo a ser lançado em breve pelo Ogmo. “Nós estamos bastante entusiasmados em poder renovar as categorias, trazer novos trabalhadores e dinamizar esse segmento e essa operação”, declarou.

Ainda de acordo com Evandro, esse processo seletivo será similar ao que resultou na diplomação de 47 consertadores, em dezembro do ano passado. O método é baseado em regras definidas pela convenção coletiva de trabalho assinada no início deste mês pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e pelo Sindicato dos Trabalhadores de Bloco de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião (Sindbloco).

IBI

Outro convidado do programa apresentado pelo jornalista Zerri Torquato foi o diretor-executivo do recém-lançado Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia. Ex-secretário nacional de Portos e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), ele falou um pouco sobre os objetivos da instituição e do novo desafio.

“O IBI é um apêndice. Ele vem a reboque da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos. Estamos com uma missão clara de divulgar a Frente, fortalecer e poder disponibilizar um suporte técnico. Experiência nova porque o parlamento, o Congresso, tem uma outra lógica, uma outra dinâmica, e precisamos do diálogo, de colocar uma linha direta do setor de infraestrutura com o parlamento. É uma experiência interessante e desafiadora porque temos sempre uma série de burocracias para superar”, disse Povia.

Porto em foco

As edições de quinta-feira do ZR News são sempre voltadas para os assuntos portuários, além de ter o quadro Santos Export. O programa pode ser acompanhado também pelo www.portalbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/09/2023

PORTUGAL - PREFEITURA DE SANTOS REALIZA VISITA TÉCNICA A PORTOS DE PORTUGAL

A partir de experiência portuguesa, autoridade municipal quer desenvolver projetos de energia sustentável

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Rogério Santos conhece o simulador de ponte de navio no Porto de Leixões: ele disse ter se impressionado com a integração do complexo portuário com um parque tecnológico Crédito: Reprodução/Instagram/Rogério Santos

A Prefeitura de Santos (SP), cidade no litoral de São Paulo que é sede do maior porto do Brasil, realiza uma visita técnica a complexos marítimos de Portugal nesta semana, a fim de melhor conhecer suas experiências de gestão e de desenvolvimento tecnológico. Com agenda em Leixões e Aveiro nessa quinta-feira, a comitiva brasileira conheceu detalhes dos projetos de inovação e ainda de turismo náutico.

A programação tem o apoio do Portugal Export – Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transporte, braço europeu do Brasil Export, maior movimento de debates sobre esses setores no País.

Em entrevista ao BE News, o prefeito de Santos, Rogério Santos, destacou que as visitas aos dois complexos portugueses garantiram informações importantes para projetos em desenvolvimento na cidade. “Em Leixões impressionou a integração do Porto com um parque tecnológico”, comentou o prefeito, que estava acompanhado pelo diretor-presidente da Fundação Parque Tecnológico de Santos, Eduardo Bittencourt.

O chefe do Executivo municipal destacou a experiência de Leixões com o desenvolvimento de projetos como o de geração de eletricidade a partir da energia das ondas e, também, a utilização de simuladores digitais para o treinamento de profissionais de terminais portuários. “São tecnologias que vamos levar para nosso parque tecnológico, para que possamos explorar”, afirmou.

O Porto de Aveiro, segundo o prefeito, também inova especialmente por contar com um parque industrial onde um dos destaques é a produção de pás eólicas. Nessa região, há também instalações de montagem e fabricação de químicos e alimentos. Para Rogério Santos, a integração entre o porto e a indústria é um caminho a ser seguido no complexo santista.

O prefeito ainda foi recebido pelo presidente da Câmara de Aveiro, José Ribau Esteves, que falou sobre desenvolvimento de tecnologia na cidade, conhecida como ‘a Veneza portuguesa’ devido à existência de canais, como Santos. O município lusitano explora o turismo com gôndolas.

Na reunião, Rogério Santos destacou que o Parque Valongo, projeto de revitalização dos armazéns do Valongo, em Santos, com a implantação no local de um complexo de lazer e turismo, prevê um sistema de turismo náutico. Esse programa ligará essa região até a área continental do município, às demais cidades da região e, ainda, ao outro lado da ilha de Santos, na Ponta da Praia, especificamente à Ponte Edgar Perdigão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/09/2023

INTERNACIONAL - MISSÃO TÉCNICA DA ABTP DESTACA INICIATIVAS SUSTENTÁVEIS E DE GESTÃO DE ACESSOS

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

Empresários e autoridades que participam da missão técnica promovida pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) ao Porto de Hamburgo, o principal da Alemanha, conheceram ontem, quinta-feira, projetos de transição energética e de controle do acesso aquaviário ao complexo marítimo europeu.



Houve apresentações sobre o programa Clean Port Logistics (na foto), que prepara o porto para operar com equipamentos movidos a hidrogênio. E em seguida, eles estiveram no Hamburg Vessel Coordination Center, instalação que coordena as chegadas e partidas de navios no porto e é operada por operadores portuários, em um modelo de gestão condominial.

Integrante da comitiva da ABTP, o diretor de Logística da Eldorado Brasil, Flávio da Rocha Costa, destacou a importância dada pelo porto à transição energética. “Há um grande esforço, de toda a comunidade, para se prepararem para a transição energética, tanto para utilizarem aparelhos movidos a combustíveis sustentáveis como movimentarem o hidrogênio como carga e distribuí-lo pela Europa”, explicou.

A Missão Hamburgo, iniciativa da ABTP, é uma realização da Bossa Marketing & Eventos, do Grupo Brasil Export.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 29/09/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

DESENROLA: NOVA FASE DE LEILÃO TEM R\$ 126 BILHÕES EM DESCONTOS DE RENEGOCIAÇÃO, 654 EMPRESAS PARTICIPARAM

Plataforma está prevista para ser aberta no dia 9 de outubro e pode beneficiar 32 milhões de pessoas

Por *Victoria Abel*



O ministro da Fazenda Fernando Haddad — Foto: Evaristo Sá/AFP

O ministério da Fazenda concluiu o leilão de empresas que vão participar do nova etapa de renegociação do Desenrola Brasil. Um total de 654 empresas com dívidas a receber se cadastraram. O programa alcançou R\$ 126 bilhões em descontos ofertados, sendo R\$ 59 bilhões para dívidas de até R\$ 5 mil reais e R\$ 68 bilhões para dívidas entre R\$ 5 mil e R\$ 20 mil reais. A média do total de desconto para devedores foi de 83%.

A partir do dia 9 de outubro, a população poderá acessar a plataforma que oferecerá o cardápio de descontos. O ministro Fernando Haddad chamou a atenção para a população utilizar exclusivamente o site do Desenrola.org, evitando fraudes e golpes.

— O cuidado principal é usar o site do Desenrola. Não se deve usar nenhum outro instrumento que não seja esse. Cada credor ofereceu sugestões de desconto CPF por CPF. Cada CPF recebeu um desconto específico de cada credor — disse.

O GLOBO no seu celular: Clique aqui para seguir o novo canal Economia e Negócios no WhatsApp
O secretário de reformas econômicas, Marcos Pinto, explicou que cada credor poderá contatar o seu devedor e dizer que a dívida dele está apta a entrar no desenrola.

— A população vai ter um prazo de 20 dias para efetivar a renegociação. Caso contrário, elas vão entrar em uma fila, que vai rodando — afirmou Marcos Pinto.

Os credores terão como garantia do Fundo Garantidor de Operações (FGO) do Tesouro Nacional. Serão renegociados débitos realizados entre 1º de janeiro de 2019 e 31 de dezembro de 2022. Segundo o governo, cerca de 32,9 milhões de CPFs estão aptos a participarem no programa, seguindo os critérios de renda e limite de dívidas. A Fazenda vai realizar as operações até esgotar o valor disponível no fundo para garantia.

Durante a inscrição dos credores, as dívidas foram divididas em lotes, separados por perfil e por idade das dívidas. Ou seja, dívidas semelhantes foram agrupadas por categoria de crédito (como dívidas bancárias, dívidas de serviços básicos e dívidas de companhia, como as de redes de lojas). O lote que ofereceu o maior valor de desconto médio foi o do cartão de crédito.

Rotativo do cartão

O ministro Fernando Haddad ainda lembrou que o limite ao juro rotativo do cartão de crédito passará a ser parte do programa, após a aprovação do projeto de lei que tramita no Senado. A previsão de votação em plenário é na segunda-feira.

— Os bancos tem 90 dias para fazer uma proposta de desconto no rotativo. Se o Conselho Monetário Nacional (CMN) não concordar com a proposta dos bancos, você tem o limite de 100% ao ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2023

RESTRIÇÕES NO SANTOS DUMONT COMEÇAM NESTE DOMINGO; VEJA COMO FICAM OS VOOS COM SAÍDA DO RIO

Mapa mostra destinos que serão atendidos pelo terminal e pelo Galeão. Total de decolagens vai cair num primeiro momento. Entenda o que muda para quem já tem passagem comprada

Por Vinicius Neder e Ana Flávia Pilar



Passageiros aguardam o embarque no saguão do Santos Dumont: novas restrições serão adotadas a partir de janeiro — Foto: Márcia Foletto

A partir de domingo, dia 1º de outubro, entram em vigor as restrições de voos no Santos Dumont, determinada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para manter o terminal central do Rio de Janeiro operando dentro da sua capacidade máxima, de 10 milhões de passageiros por ano.

Com isso, haverá uma migração gradual de algumas rotas para o Aeroporto Internacional do Galeão, na zona norte. Parte dos destinos deixará de ser oferecida com saída direta do Rio de Janeiro, no primeiro momento. Até dezembro, haverá uma oferta menor de voos, quando se considera a soma dos dois aeroportos, ainda que o número de destinos se mantenha mais ou menos o mesmo.

Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), neste mês de setembro, o Rio tinha voos para 46 destinos, num total de 6.930 decolagens. A partir de outubro, serão 48 locais, com 6.382 decolagens previstas. Esse fluxo vai aumentando gradualmente e, pela previsão atual das empresas aéreas informadas à Anac, serão 6.604 decolagens em dezembro, ainda assim, uma redução de 5% ante o número de partidas de setembro.



Veja, abaixo, quais serão os destinos atendidos pelos aeroportos cariocas até o fim do ano:

Decolagens a partir do Santos Dumont

Decolagens a partir do Santos Dumont

Destino	Outubro	Novembro	Dezembro
Brasília	347	376	379
Confins	375	315	327
Curitiba	135	123	127
Florianópolis	34	60	62
Goiânia	43		
Guarulhos	412	342	351
Campina Grande	13		
Viracopos	260	259	275
Navegantes	59		
Porto Alegre	111	131	135

1 / 2

Destino	Outubro	Novembro	Dezembro
Porto Seguro	28	7	
Recife	111	9	
Ribeirão Preto	31	30	31
Congonhas	1.588	1.543	1.577
Salvador	191	188	197
Vitória	201	165	167

2 / 2

Decolagens a partir do Galeão - (Voos nacionais)

Decolagens a partir do Galeão

(Voos nacionais)

Destino	Outubro	Novembro	Dezembro
Aracaju	30	30	31
Belém	20	13	14
Brasília	66	89	79
Curitiba	97	89	98
Caxias do Sul	10	17	18
Manaus	18	18	20
Foz de Iguaçu	47	86	105
Florianópolis	96	86	92
Fortaleza	138	138	145
Goiânia			14

1 / 3



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 165/2023
Página 22 de 62
Data: 29/09/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Destino	Outubro	Novembro	Dezembro
Guarulhos	357	308	335
João Pessoa	45	38	40
Campina Grande	3	26	24
Campinas	217	187	208
Maceió	77	58	74
Navegantes	5	47	46
Porto Alegre	110	119	135
Porto Seguro	3	30	51
Recife	90	204	214
Natal	44	60	65

1 2 / 3

Destino	Outubro	Novembro	Dezembro
Congonhas	85	84	88
Salvador	53	69	64

1 3 / 3

Decolagens a partir do Galeão - (Voos internacionais)

Decolagens a partir do Galeão

(Voos internacionais)

Busque por destino

Destino	Outubro	Novembro	Dezembro
Frankfurt	1	13	13
Munique	12		
Londres	21	30	31
Amsterdã	30	30	29
Atlanta			15
Houston	31	28	31
Nova York			15
Miami	30	30	31
Madri	15	16	19
Paris	29	30	31

1 1 / 3

Destino	Outubro	Novembro	Dezembro
Roma	1	30	31
Porto	8	9	9
Lisboa	45	47	52
Panamá	62	60	62
Dubai	19	17	18
Buenos Aires - Aeroparque	107	160	160
Córdoba	13	30	31
Buenos Aires - Ezeiza	175	183	181
Santiago	156	163	167
Assunção			2

1 2 / 3



Destino	Outubro	Novembro	Dezembro
Bogotá	31	30	31
Lima	30	30	31
Montevideú	16	17	26

3 / 3

Gol migra para o Galeão, Azul suspende voos diretos

Procuradas, as companhias aéreas informaram que já haviam anunciado os ajustes na malha aérea por conta das restrições iniciais ao Santos Dumont. A Gol anunciou as mudanças no fim de julho, com redução de voos no terminal central e ampliação da oferta no Galeão.

Em agosto, a Azul anunciou a suspensão de voos diretos do Rio para sete cidades. "A Azul informa que, devido às restrições de capacidade operacional impostas no Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, se viu obrigada a fazer mudanças na operação de voos diretos na cidade", diz uma nota enviada pela companhia, que não informou se pretende ampliar a oferta no Galeão.

A Latam reafirmou que "está ciente da publicação sobre as mudanças da aviação comercial no Rio de Janeiro e informa que qualquer alteração em sua malha aérea será comunicada oportunamente pela companhia aos seus clientes".

A empresa informou que, no Santos Dumont, opera de e para São Paulo (Congonhas e Guarulhos), Brasília, Vitória, Belo Horizonte, Curitiba, Salvador, Porto Alegre, Florianópolis e Porto Seguro. No Galeão, tem voos de e para Recife, Fortaleza, Brasília, Foz do Iguaçu, Porto Seguro, Caxias do Sul, Buenos Aires (Aeroparque e Ezeiza) e Santiago do Chile.

Novas mudanças em janeiro

No ano que vem, entrarão em vigor novas restrições no Santos Dumont. O governo federal atendeu a pedidos do governo estadual e da prefeitura do Rio, para limitar o fluxo no terminal central como forma de incentivar mais voos no Galeão, aumentando a conectividade do aeroporto internacional e, assim, atraindo um maior fluxo de turistas estrangeiros.

Assim, a partir do dia 2 de janeiro, só haverá voos no Santos Dumont para um raio de máximo de 400 quilômetros – ou seja, para Congonhas (São Paulo), Pampulha (Belo Horizonte) e Vitória.

Há uma articulação para que seja criada uma exceção para Brasília, mas essa decisão ainda não foi tomada.

O que muda para o passageiro?

Veja abaixo um serviço completo para os consumidores que já compraram passagem a partir do Santos Dumont e que podem ser afetados pelas novas restrições.

Meu voo estava marcado para o Santos Dumont e esta rota não vai existir mais. Preciso reagendar?

Não, os voos serão remanejados automaticamente, ou trocando a partida para o Galeão ou numa rota com escala. E os passageiros serão avisados. Mas, se assim preferirem, o consumidor pode pedir mais informações à companhia aérea por meio dos canais de comunicação disponíveis.

Como saber se o embarque migrou para o Galeão?

O advogado especialista em Defesa do Consumidor, Daniel Blanck, explica que a companhia aérea é responsável por avisar o consumidor de qualquer mudança nos voos. O informe deve ser feito com antecedência para que o cliente possa escolher se aceita as novas condições do contrato, desmarca ou cancela a viagem, sem custos adicionais.

A empresa aérea precisa pagar custos adicionais de deslocamento até o Galeão?

Para Blanck, não, desde que a empresa tenha avisado previamente sobre as mudanças no voo, com o consumidor tendo aceitado as novas regras. A partir desse momento, segundo o advogado, há uma nova relação contratual, então a companhia aérea fica isenta de qualquer outra responsabilidade.

Se o novo embarque for em horário diferente, é possível cancelar a viagem sem custos?

Em caso de qualquer modificação do voo, nem que seja por uma diferença de um minuto no embarque, o consumidor tem direito ao cancelamento. Qualquer mudança no contrato original precisa ser aceita por ambas as partes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2023

SILVEIRA DEFENDE 'MÃO FORTE DO ESTADO' PARA CONTER ALTA DOS COMBUSTÍVEIS

Ministro de Minas e Energia apoia a recompra das refinarias pela Petrobras e a exploração de petróleo na Margem Equatorial

Por Letycia Cardoso — Rio de Janeiro



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, participou de evento no Rio de Janeiro nesta sexta-feira — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Após a mudança na política de preços da Petrobras, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, defende agora a recompra das refinarias para conter os preços dos combustíveis, enquanto o petróleo se aproxima de US\$ 100 o barril no mercado internacional. Para ele, setores estratégicos da economia não devem ser entregues à iniciativa privada.

— Eu defendo que setores estratégicos do país têm que ter mão forte do estado para garantir ao povo brasileiro dignidade, com menores preços de energia elétrica e combustíveis — disse a jornalistas após evento de posse do nosso presidente da Empresa de Pesquisa Energética, Thiago Prado, nesta sexta-feira. — É uma política que vai interessar os investidores porque dá estabilidade.

Silveira ainda defendeu que o Brasil estabeleça diálogo com a OPEP+ para evitar cortes bruscos na oferta de petróleo, evitando expressivas oscilações que impactem economias em desenvolvimento, enquanto espera a aprovação da exploração nas bacias da Margem Equatorial apesar dos embates com a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva.

O ministro acredita que exista uma janela de oportunidade para exploração do combustível fóssil ao longo dos próximos dez anos, período em que calcula que o mundo irá concluir a transição energética. Somente no bloco do Amapá, o mais próximo do Suriname, estima reservas de mais de 5,6 bilhões de barris de petróleo.

— Nós não podemos abrir mão ainda, infelizmente, da fonte energética do petróleo e do gás. O Brasil ainda precisa de gás para produzir mais nitrogenados, fertilizantes, para recuperar áreas degradadas e produzir mais na mesma área já existente — opinou.

Ao passo que outros países e o próprio governo atual defendem a urgência de esforços para migrar para uma economia verde, Silveira refuta ser contraditório intensificar a exploração de petróleo e gás pelo potencial de a atividade gerar emprego e renda para o país. Em paralelo, sugere que grandes empresas assumam o compromisso com a sustentabilidade de descarbonizar suas cadeias produtivas. Como exemplo, sugere que a Vale deixe de ser basicamente uma companhia extrativista e passe a também manufaturar parte de sua produção no Brasil.

— A Vale consome 1 bilhão de litros de óleo diesel por ano. É uma empresa que tem musculatura para ajudar muito, inclusive em inteligência e tecnologia — diz.

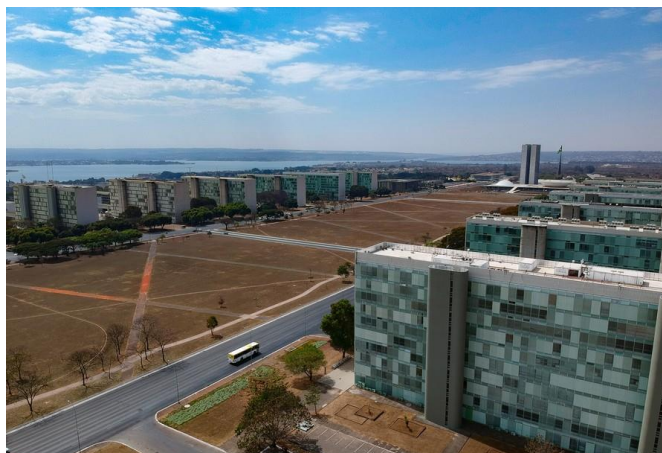
Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2023

GOVERNO DETALHA BLOQUEIO DE QUASE R\$ 600 MILHÕES NOS MINISTÉRIOS; EDUCAÇÃO E TRANSPORTES TÊM A MAIOR TRAVA

Planejamento poupa Ministério da Saúde em novo trava de despesas, no acumulado do ano, pasta dos Transportes foi a que mais teve recursos bloqueados

Por Renan Monteiro e Victoria Abel



Esplanada dos Ministérios, em Brasília — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

O Ministério do Planejamento detalhou nesta sexta-feira as pastas que mais sofreram com o bloqueio adicional no Orçamento deste ano, de R\$ 588 milhões. Os ministério da Educação e dos Transportes foram os que tiveram a maior trava, com exatamente R\$ 165,687 milhões em recursos bloqueados cada. Em terceiro lugar aparece o Ministério das Cidades, com R\$ 96,54 milhões.

bilhões neste ano. No acumulado de todos os Transportes, com R\$ 984 milhões, e, na sequência:

- Cidades: R\$ 931 milhões;
- Educação: R\$ 497 milhões;
- Saúde: R\$ 452 milhões.

Em meio a incerteza sob o cumprimento do piso da saúde, o ministério não sofreu bloqueio nesta leva adicional de cortes. A necessidade da nova trava saiu no quatro relatório bimestral de Receitas e Despesas do Planejamento. As travas acontecem porque, mesmo com a mudança de regime fiscal, o orçamento ainda está vinculado aos limites do teto de gastos em 2023.

O GLOBO no seu celular: Clique aqui para seguir o novo canal Economia e Negócios no WhatsApp. As duas pastas que mais sofreram com cortes no ano são comandadas por ministros do MDB, Renan Filho (Transportes) e Jader Filho (Cidades). Renan foi uma indicação da bancada do MDB no Senado, partido da base considerado o mais fiel na Casa, depois do PT. Já o ministro Jader foi uma indicação do governador do Pará, Helder Barbalho, que tem grande influência sobre a bancada de deputados na Câmara.

Bloqueios acumulados em 2023



Bloqueios acumulados em 2023

Órgão	Bloqueio 3º RARDP total	Bloqueio Adicional 4º RARDP	Bloqueio 4º RARDP total
Presidência da República		3.429.229	3.429.229
Ministério da Agricultura e Pecuária		2.665.411	2.665.411
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação		15.519.054	15.519.054
Ministério da Fazenda	93.198.462	978.643	94.177.105
Ministério da Educação	332.017.890	165.687.083	497.704.973
Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços		1.452.052	1.452.052
Ministério da Justiça e Segurança Pública		6.834.590	6.834.590
Ministério da Previdência Social		1.245.184	1.245.184
Ministério da Saúde	452.024.356		452.024.356
Ministério dos Transportes	819.101.757	165.687.083	984.788.840
Ministério da Cultura	27.001.455	19.437.605	46.439.060
Agência Nacional do Cinema		429.647	429.647
Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima	97.505.254	12.189.280	109.694.534
Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos		3.182.580	3.182.580
Ministério do Planejamento e Orçamento	88.398.542	87.521	88.486.063
Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar	24.001.293	15.113.275	39.114.568
Ministério da Defesa	35.001.886	22.103.016	57.104.902
Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional	156.101.647	28.488.066	184.589.713
Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome	262.205.808		262.205.808
Ministério das Cidades	835.296.351	96.547.530	931.843.881
Ministério da Pesca e Aquicultura		8.779.942	8.779.942
Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania		3.035.385	3.035.385
Ministério das Mulheres		2.740.997	2.740.997
Ministério da Igualdade Racial		2.526.173	2.526.173
Ministério de Portos e Aeroportos		8.954.983	8.954.983
Agência Nacional de Transportes Aquaviários		246.649	246.649
Ministério dos Povos Indígenas		1.356.575	1.356.575
	3.221.854.701	588.717.553	3.810.572.254

Fonte: MPO

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/09/2023

SETOR PÚBLICO TEM DÉFICIT DE R\$ 79 BILHÕES ATÉ AGOSTO, PIOR RESULTADO PARA UM INÍCIO DE GOVERNO DESDE 2003

No mês de agosto, o chamado setor público consolidado teve déficit de R\$22,8 bilhões
Por O GLOBO — Brasília

As contas do setor público consolidado (governo central, estados, municípios e estatais) registraram um déficit primário de R\$ 79 bilhões nos oito primeiros meses deste ano, pior resultado para um início de governo desde 2003. Naquele ano, as contas públicas haviam registrado um superávit primário de R\$ 45,59 bilhões. Os números são nominais. A séria histórica do BC é iniciada no fim de 2001.

Haddad se reaproxima de Lira: veja como o ministro tenta destravar pauta econômica na Câmara
Reforma tributária: Estados pedem ajustes no texto, como ampliar fundo regional para R\$ 75 bilhões

No mês de agosto, esse saldo foi negativo em R\$22,8 bilhões, de acordo com dados divulgados nesta sexta-feira pelo Banco Central. No mesmo mês de 2022, o déficit foi superior, ficando em R\$30,3 bilhões.

Para o oitavo mês deste ano, foi o governo central (Tesouro Nacional, Previdência Social e BC) que puxou as contas para o negativo, com déficits de R\$26,2 bilhões. O número foi parcialmente compensado pelo superávit de R\$2,5 bilhões nos governos regionais e de R\$866 milhões nas empresas estatais.

O dado do BC é sempre divulgado um dia após o número do Tesouro Nacional, que já havia anunciado, na quinta-feira, um déficit de R\$ 26,35 bilhões em agosto.

O GLOBO no seu celular: Clique aqui para seguir o novo canal Economia e Negócios no WhatsApp
Por sua vez, a dívida bruta do governo geral (Governo Federal, INSS e governos estaduais e municipais) ficou em 74,4% do PIB ou R\$7,8 trilhões. Houve uma alta de 0,4 ponto percentual em relação ao resultado de julho.

Uma das metas da equipe econômica é estabilizar a dívida bruta do governo para baixo do nível de 75% do PIB até 2026.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/09/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

LULA É PRESSIONADO ATÉ PELO PT A ACEITAR NOME DE LIRA PARA A CAIXA; SAIBA QUEM É O INDICADO

Carlos Antônio Vieira Fernandes deve substituir Rita Serrano, mas destino das 12 vice-presidências ainda é incerto

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por Eduardo Gayer, Roseann Kennedy e Augusto Tenório

Quadros poderosos do PT têm cobrado o presidente Luiz Inácio Lula da Silva a efetivar a troca na

presidência da Caixa, acertada com o Centrão na reforma ministerial. Em conversas reservadas, o entorno do presidente insiste junto a ele de que é preciso cumprir o acordo o quanto antes, como forma de destravar a pauta econômica no Congresso. E o nome mais cotado para substituir Rita Serrano no banco público é o do economista Carlos Antônio Vieira Fernandes, indicado pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).



O presidente Lula e o presidente da Câmara, Arthur Lira.
Foto: WILTON JUNIOR/ESTADÃO

Ex-presidente do fundo de pensão dos funcionários da Caixa, o Funcef, Vieira Fernandes desbancou candidatos fortes a um posto cobiçado em Brasília. Superou o favoritismo da ex-deputada federal Margarete Coelho (PP-PI) e do ex-dirigente do banco Gilberto Occhi. Na prática, trata-se de uma vitória política de Lira sobre o presidente do PP, Ciro Nogueira, que mesmo na oposição preferiria ver Occhi no posto. Lira e Ciro têm vivido uma queda de braço nos bastidores da sigla, criando fraturas.

O destino das 12 vice-presidências da Caixa, no entanto, ainda está em aberto. O PP quer o banco de porteira fechada, ou seja, com o poder de indicar todos os cargos. Mas o PT não abre mão, ao menos até o momento, da vice-presidente de Habitação, Inês Magalhães, responsável pelo Minha Casa, Minha Vida. Como revelou a Coluna, Lula chegou a ser alertado sobre os riscos de entregar o programa ao Centrão, inclusive para a relação com o ministro Jader Filho, do MDB.

Antes, o economista foi secretário-executivo de Occhi no Ministério do Desenvolvimento Regional na gestão Dilma Rousseff. Os dois entregaram os cargos após o PP votar a favor do processo de impeachment, em 2016. O provável futuro presidente da Caixa também foi diretor-presidente da BRB Financeira por indicação do governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha (MDB).

A esticada de corda promovida por Lula nas negociações da Caixa irritou o Centrão e assustou a articulação política do governo, que precisa aprovar a Medida Provisória (MP) da subvenção do ICMS e a taxa de offshores e fundos exclusivos para ampliar a arrecadação. Os projetos são considerados essenciais para o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, cumprir a meta de déficit fiscal zero no ano que vem, objetivo visto com ceticismo pelo mercado financeiro e até por técnicos do Ministério do Planejamento.

Como mostrou a Coluna do Estadão, a resistência de Lula em confirmar a entrega da Caixa ao Centrão — a ponto de afirmar que não faria nenhuma mudança agora — levou Lira a anunciar obstrução dos trabalhos na Câmara. Recuou no final do dia para aprovar um projeto de interesse do agronegócio, mas fez a sua demonstração de força.

Na terça-feira (29), Haddad, inclusive, almoçou com o ministro Alexandre Padilha (Relações Institucionais) para discutir o andamento da pauta econômica no Congresso. Também participaram os líderes do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), e no Senado, Jaques Wagner (PT-BA).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/09/2023

PEC PARA AUTORIZAR CONGRESSO A DERRUBAR DECISÕES DO STF PODE IR PARA FRENTE? ENTENDA

Cientistas políticos ouvidos pelo 'Estadão' afirmam que existe um cenário na Câmara para que a PEC avance, mas o STF tem como derrubá-la. Veja:

Por Gabriel de Sousa

BRASÍLIA - A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que permite ao Congresso Nacional derrubar decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) começou a tramitar nesta quarta-feira, 27, na



Câmara dos Deputados, após receber a assinatura de 175 parlamentares, quatro a mais do que o necessário para que o texto pudesse ser protocolado. A proposta impõe que o Legislativo poderá derrubar decisões do STF que, segundo os autores da proposta, “extrapolem os limites constitucionais”.

Proposta de emenda à constituição que veta decisões do STF tem cenário para uma aprovação, mas pode ser derrubada pelo Supremo Foto: Zeca Ribeiro / Câmara dos Deputados



A PEC nº 50/2023 faz parte de uma ofensiva de grupos políticos conservadores do Congresso contra decisões recentes do STF. Neste ano de 2023, a Corte tomou decisões contrárias ao Legislativo ao voltar a julgar a descriminalização do porte de maconha para uso pessoal, tornar inconstitucional o marco temporal das terras indígenas e iniciar a votação sobre a legalização do aborto até 12 semanas de gestação.

“O art. 49 da Constituição Federal passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIX: deliberar, por três quintos dos membros de cada Casa legislativa, em dois turnos, sobre projeto de Decreto Legislativo do Congresso Nacional, apresentado por 1/3 dos membros da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, que proponha sustar decisão do Supremo Tribunal Federal que tenha transitado em julgado, e que extrapole os limites constitucionais”, prevê o texto da PEC.

Nesta sexta-feira, 29, o novo presidente do STF, ministro Luís Roberto Barroso, negou que haja uma tensão política com o Congresso. “Eu honesta e sinceramente não vejo crise. O que existe, como em qualquer democracia, é a necessidade de relações institucionais fundadas no diálogo, na boa vontade e na boa-fé. E não tenho nenhuma dúvida que isso acontecerá”, disse Barroso, empossado na presidência da Corte nesta quinta.

De que forma o Congresso barraria decisões do STF?

A PEC delimita que as decisões do STF “que extrapolem os limites constitucionais” poderão ser suspensas pelo Legislativo se uma posição contrária do Congresso Nacional for aprovada, em dois turnos, por 308 deputados da Câmara e por 49 votos do Senado. Se for da vontade dos parlamentares um veto ao Judiciário, a decisão então seria comunicada pelo presidente do Congresso Nacional à Suprema Corte e, a partir deste momento, o despacho do STF perderia o seu vigor.

Atualmente, segundo a Constituição Federal, é dever do Legislativo criar leis, enquanto a atribuição do STF é a de julgar casos de constitucionalidade e inconstitucionalidade. A intenção dos parlamentares é que o Supremo não possa mais criar regulamentações sobre temas que estão sendo debatidos no Congresso Nacional.

Os parlamentares hoje podem opinar sobre temas julgados pelo Supremo, mas não podem impedir que o STF declare as suas legislações como inconstitucionais. Esse cenário ocorre atualmente com o marco temporal das terras indígenas que foi rejeitado pelo STF em um julgamento encerrado nesta quarta-feira, 27. No mesmo dia foi aprovado um projeto de lei que determina a utilização da tese para a demarcação no Brasil. Por mais que a norma tenha sido aprovada pelo Legislativo, ela pode ser derrubada pela Corte caso alguma entidade civil entre com uma representação questionando sua constitucionalidade.

Com a aprovação da PEC, essa regra seria mudada. O Congresso teria a possibilidade de reverter as decisões do STF. Por este motivo, há o receio por parte de opositores da proposta de que a separação de poderes será afetada, dando um poder de veto até então inexistente aos parlamentares. Para os apoiadores, a emenda seria uma forma de frear uma postura do Judiciário em deliberar sobre pautas que deveriam ser discutidas pelo Legislativo.

LEIA A PEC 50/2023 <https://statics.estadao.com.br/filedelivery/onecms:ad2b9983-f27d-4e08-aa1e-429b0a252fff:c55acaab-9bf1-4215-8362-898358d8c7cb/pec502023.pdf>

A PEC pode ser aprovada?

De acordo com cientistas políticos ouvidos pelo Estadão, por ter apoio de grande parte da bancada conservadora e da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), que conta com 374 parlamentares na Câmara e no Senado, é possível que a PEC consiga ser aprovada pelo Congresso Nacional.

Para ser aprovada, a PEC precisa ser discutida e votada em dois turnos nas Casas do Legislativo. Na Câmara, é necessário ter mais de 308 votos dos 513 deputados, enquanto que no Senado é preciso ter 49 votos dos 81 senadores. Antes, a proposta deve ser submetida pela Comissão de Constituição e Justiça da Câmara e, depois, a uma comissão especial. Diferentemente dos projetos



de lei, a emenda à Constituição não precisa passar pela sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Porém, o STF pode suspender a tramitação da PEC ou torná-la inconstitucional após uma eventual aprovação. A Corte poderá utilizar o inciso quarto do artigo nº 60 da Constituição Federal que diz: “Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir a separação de poderes”.

PEC pode escalar crise política, alerta especialistas

Na análise do cientista político da Universidade Federal do Paraná (UFPR) Tiago Valenciano, uma aprovação da emenda constitucional pode aumentar a tensão entre os Poderes. Segundo ele, os parlamentares signatários da proposta não devem recuar da sua posição de embate contra o Judiciário, consolidando ainda a disputa pelo protagonismo nas decisões de temas considerados sensíveis.

“Se tiveram a coragem de protocolar, vão seguir adiante, custe o que custar. É um pouco também de se ‘jogar com a torcida’, pois são deputados engajados politicamente nessa pauta anti- judiciária”. disse Valenciano.

O aumento das tensões entre os Poderes também é um alerta dado pelo doutor em direito pela Universidade de São Paulo (USP) Emanuel Pessoa, que enxerga o Legislativo e o Judiciário trocando acusações de interferências em suas atribuições caso a emenda prospere. Na visão do especialista, o Congresso afirmaria que o STF adota o poder de legislar, enquanto que o Supremo diria que os parlamentares tomaram a sua posição de vetar leis e emendas constitucionais.

“O Supremo poderia alegar que isso seria uma interferência na separação de poderes, e aí o Congresso alegaria que o Supremo vive interferindo em assuntos do Legislativo e isso também afeta a separação de poderes. Então, você chegaria em um ponto que você iria escalar tanto uma crise política que você teria que chegar em uma solução de verdade. Hoje, a gente vive de impasse e, no fim do dia, o Supremo sempre ganha”, explica o doutor em direito pela USP.

Segundo Tainah Sales, professora de direito da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a PEC tende a ser declarada como inconstitucional pois prevê que o Congresso pode derrubar uma decisão do STF com votações, sem abordar a possibilidade de audiências públicas e discussões em comissões dentro do Legislativo. Segundo a especialista, essa falta de participação da sociedade civil no ‘poder de veto’ dos parlamentares pode influenciar em um fracasso da emenda constitucional.

“No processo legislativo, um projeto de lei passa por várias discussões nas comissões permanentes, a sociedade civil participa ou pode participar desse processo através de audiências públicas, além de uma votação em plenário com discussões entre os parlamentares. Nessa proposta de emenda constitucional me parece mais problemática porque ela simplesmente derruba a decisão do STF em uma votação, sem esse amadurecimento democrático”, afirma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/09/2023

‘É LOUVÁVEL TENTAR RESOLVER PRECATÓRIOS, MAS EFEITO COLATERAL É RUIM’, DIZ EX-SECRETÁRIO DO TESOURO

Para economista Jeferson Bittencourt, não é preciso mudar classificação dos encargos de despesa primária para despesa financeira, como propõe o governo, pois solução não teria ‘data para acabar’

Por Francisco Carlos de Assis

ENTREVISTA COM

Jeferson Bittencourt - Economista da ASA Investment e ex-secretário do Tesouro Nacional

Economista da ASA Investment e ex-secretário do Tesouro Nacional, Jeferson Bittencourt diz achar louvável o governo tentar lidar com a questão dos precatórios, mas que se preocupa com os efeitos

colaterais que a classificação dos encargos como despesa financeira, e não mais como despesa primária, pode acarretar. “Para solucionar o problema do estoque não precisa disso”, afirma.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, ele avalia que o governo não conseguirá zerar o déficit primário em 2024 e projeta um déficit de 1,2% do PIB.

Bittencourt diz que o governo terá de mudar a meta já que, politicamente, não está disposto a fazer o contingenciamento que seria necessário para não ter de mexer nela. Para este ano, ele prevê um déficit primário de 1,3% do PIB.

Leia, abaixo, os principais trechos da entrevista.

Como senhor está vendo o pedido do governo ao Supremo Tribunal Federal para a derrubada dos limites de pagamento dos precatórios estabelecidos no governo Bolsonaro?

Acho louvável que o governo tente endereçar essa questão desse estoque de medidas de sentenças (judiciais) que não foram pagas. Vinha-se de um volume de sentenças de R\$ 30 bilhões, R\$ 40 bilhões que, de um ano para outro, saltou para R\$ 90 bilhões, num cenário que tinha o teto dos gastos. De fato, a solução que se encontrou lá atrás para o problema teve efeitos colaterais sérios e estava limitada num tempo, acabava em 2027.

Então, por esse aspecto, o governo está correto?

É muito importante o governo enfrentar esses efeitos colaterais sérios, evitando o represamento dessas despesas que andam fora da estatística fiscal. A preocupação que se tem é sobre quais serão os efeitos colaterais da proposta de solução que está sendo feita agora.

Por quê?

Porque a proposta de solução que está sendo dada agora, para a solução do estoque, do pagamento do que está represado, não precisa da parte mais controversa da proposta que a AGU (Advocacia Geral da União) enviou para o STF.

Que parte seria esta?

É aquela classificação dos encargos como despesa financeira e não mais como despesa primária. É importante a gente ter claro que, para pagar o estoque da maneira que o governo solicitou ao STF, ele não precisa dessa parte controversa. Ele pediu para pagar com crédito extraordinário, para abater o que tem no orçamento e que seja situado nas regras e que, de alguma maneira, não seja entendido como descumprimento das metas.



Para Bittencourt, governo não conseguirá zerar o déficit primário em 2024 Foto: Gabriela Biló/Estadão - 11/6/2021

E por que precisa transformar os encargos em despesa financeira?

Essa é a questão, porque, para solucionar o problema do estoque, não precisa disso. E está tendo uma solicitação adicional relativa aos encargos, que é uma contraíndicação de uma solução que não tem data para acabar. A contraíndicação da solução do problema da PEC dos Precatórios era um efeito colateral ruim com data para acabar. O efeito colateral ruim dessa solução

é que não tem data para acabar, que é essa classificação dos juros como despesa financeira e não primária.

Voltando um pouco lá atrás, as medidas adotadas pelo ex-ministro Paulo Guedes são inconstitucionais?

Há, sim, discussões sobre a não constitucionalidade do não pagamento da sentença judicial transitada em julgado. Mas também vigora um regime especial de pagamento de precatórios para Estados e municípios que implica em um diferimento no tempo deste pagamento. Se sempre houve



esse desejo de manter em dia esses pagamentos, os gestores estaduais e municipais também, no limite de sua capacidade, deveriam abrir mão dessa prerrogativa de diferir o pagamento desses precatórios.

Estão pedindo um crédito de R\$ 95 bilhões. Como o senhor vê isso, tem espaço fiscal para isso?

Acho que todo analista fiscal está com esse número na cabeça e não deveria ser surpresa a incorporação desse valor que está represado em algum momento do tempo de hoje até 2027. Acho que, neste ponto, o governo pediu o crédito extraordinário descontado o que ele tem de sentenças no Orçamento. O que ele está querendo dar a entender que ele não vai se valer de um eventual espaço fiscal que seja aberto pelo pagamento dessas sentenças.

Como seria feito isso?

Ele está dizendo que vai descontar do crédito extraordinário aquilo que já tem previsto de maneira ordinária no Orçamento. Ou seja, só vai fazer de extraordinário aquilo que não cabe no ordinário. Eu acho que o mercado já tinha, mais ou menos, em conta de que o governo teria de incorporar isso. Se vai incorporar via despesa primária ou via despesa financeira, o fato é que esse valor represado vai virar dívida. E, a partir do momento que nós temos déficit, tudo que fizermos de despesa adicional significa dívida adicional.

É muito forte dizer que se trata de uma contabilidade criativa?

Eu tenho muita dificuldade de entender o porquê de isso ser necessário, porque esse tratamento do encargo como despesa financeira não era necessário para resolver o estoque de pagamentos que estão pendentes. A questão é por que se precisa desse tratamento diferenciado. Acho que tem um problema de comunicação do governo.

Por que você acha que o governo está fazendo isso?

Eu intuo que seja porque, no limite de despesa do arcabouço fiscal, o nível de despesa de precatório que está lá dentro não é compatível com o fluxo normal. O que quero dizer é que temos um número de inscrições que o Judiciário faz para a gente pagar no ano seguinte. O que a PEC dos Precatórios fazia era o seguinte: tudo o que o judiciário inscreveu para eu pagar neste ano eu não vou pagar tudo, só vou pagar parte. Represa no Orçamento e o que vai para pagamento é menor que o Judiciário pediu para se pago.

Isso enfraquece, em sua opinião, o arcabouço fiscal?

Essa parte da reclassificação dos precatórios definitivamente não é boa para a imagem da nova regra que foi criada. Mas a gente precisa considerar que outros tratamentos diferenciados estão sendo dados, e o mercado, talvez, está dando pouca importância. Lá no PLP 136, que compensa os Estados pela perda de arrecadação do ICMS com combustível, sugere a antecipação da parcela de 2024 para 2023 (essa compensação seria em três anos) com crédito extraordinário. Crédito extraordinário não é para isso. Crédito extraordinário anda no limite. Se estou fazendo despesas extraordinárias, era para pressionar o limite de gastos.

Qual sua projeção de déficit primário para este e o próximo ano. Vamos conseguir zerar o déficit em 2024?

A gente está para o ano com uma projeção de um déficit de R\$ 135 bilhões ou 1,3% do PIB. É um déficit melhor do que o de R\$ 141 bilhões projetado pelo governo, apesar de, no lançamento do arcabouço, ter falado que ia buscar um déficit na casa dos R\$ 50 bilhões. Depois, voltou a falar em déficit na casa de 1% do PIB, mas a projeção oficial anunciada na semana passada é de R\$ 141 bilhões.

E por que vocês estão com uma projeção de déficit melhor que a do próprio governo?

Porque, primeiro, o governo não coloca na projeção oficial o empoçamento, aquele recurso que libera para os ministérios e considera que a despesa será feita. Mas, muitas vezes, quando chega no final do ano, a despesa não é feita. Então ele pega aquele dinheiro que botou na mesa, e o nível de despesa dele cai. Eu coloco na conta o empoçamento, e o governo não coloca na projeção dele.



O governo vai conseguir zerar o déficit no próximo ano?

Acredito que não vai conseguir zerar o déficit no ano que vem porque o volume de receitas que está no Orçamento e sobre o qual há um sério ceticismo é muito grande. Quer dizer, o governo tem um pacote de R\$ 168 bilhões entre renegociações, que dá R\$ 97 bilhões, e medidas tributárias que dão uns R\$ 70 bilhões. Mas a gente sabe que, nessas medidas tributárias, há coisas que vão ser desidratadas e coisas que nem vão ser aprovadas porque tem a questão da anualidade. Ou seja, tem medidas que precisam ser aprovadas até o final do ano e tem um volume de receitas com concessões sobre o qual também há um grande ceticismo.

Então qual é a sua projeção de déficit para o ano que vem?

Nossa projeção é de um déficit de 1,2% do PIB.

Sua projeção de déficit para este ano considera os R\$ 24 bilhões que o BNDES vai devolver ao Tesouro?

Essa receita não é primária. Eu não considero essa devolução explicitamente, mas se considerasse eu teria de fazer uma redução da minha projeção da dívida bruta em algo como 0,25% do PIB diretamente lá, e não através do fluxo de receita primária, porque ela não é primária. Mas eu não considero que o BNDES vai fazer essa devolução.

O governo muda a meta no próximo ano?

Vai ter de haver essa discussão sim. Seria melhor que não tivesse e usasse todos os instrumentos do arcabouço fiscal, mas, na minha visão, isso ia requerer um grau de contingenciamento que o governo não está politicamente disposto a enfrentar. Acho que muda a meta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/09/2023

GOVERNADORES DO CENTRO-OESTE E NORTE CRITICAM REFORMA TRIBUTÁRIA E PEDEM MUDANÇAS NO TEXTO

Grupo volta a dizer que reforma tira autonomia dos Estados e municípios sobre seus tributos, em referência ao Conselho Federativo que deve ser criado para gerir arrecadação

Por Iander Porcella e Giordanna Neves

BRASÍLIA - Governadores das regiões Centro-Oeste e Norte se reuniram nesta sexta-feira, 29, em Rio Quente (GO) para debater a reforma tributária que tramita no Senado. Os chefes dos executivos estaduais criticaram o texto aprovado na Câmara e pediram mudanças. A expectativa é que o relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC), senador Eduardo Braga (MDB-AM), apresente seu parecer até 20 de outubro, para votação na pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado.

Os governadores Ronaldo Caiado (União Brasil), de Goiás, Ibaneis Rocha (MDB), do Distrito Federal, Mauro Mendes (União Brasil), do Mato Grosso, Eduardo Riedel (PSDB), do Mato Grosso do Sul, e Wanderlei Barbosa (Republicanos), do Tocantins, voltaram a dizer que a reforma tira a autonomia dos Estados e municípios de gerir seus tributos, em referência ao Conselho Federativo previsto na PEC, que seria responsável por gerir o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).

“A nossa bancada no Senado Federal já tem prontas oito emendas para reforma. Já são 240 emendas apresentadas. Ninguém discorda que é necessário o Brasil modernizar seu sistema tributária, isso é unanimidade. Mas é preciso saber como, com que grau de responsabilidade, e só o Congresso pode dar a resposta”, disse Riedel, do Mato Grosso do Sul.

O fim dos benefícios fiscais para atrair empresas também incomoda os governadores dessas regiões. Eles argumentaram, no encontro, que a reforma tributária é benéfica para algumas regiões do País, mas prejudica o Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste.



Eduardo Riedel, governador do Mato Grosso do Sul, afirmou que bancada do Estado no Senado já preparou oito emendas Foto: Marcus Maluf

“O que se chama de benefício fiscal é, na prática, um mecanismo de compensação que impacta diretamente na sobrevivência das empresas, conforme indica o estudo apresentado”, afirmou Erik Figueiredo, diretor do Instituto Mauro Borges, que preparou um estudo com a conclusão de que a PEC vai provocar concentração produtiva no Sul e no Sudeste.

“É preciso garantir mecanismos tributários inteligentes, não predatórios, para manter a industrialização no setor do agronegócio na região”, declarou Mendes, do Mato Grosso. “A proposta acaba com aquilo que o Ulysses Guimarães fez, de promover fundos constitucionais para Estados e regiões que não têm infraestrutura. Que eles tenham fundos para equiparar um pouco a disputa com aqueles Estados que, logisticamente, estão bem desenvolvidos”, criticou Caiado.

“Quando você constrói uma reforma, não se pode tentar qualificar Estados mais e menos importantes. Não quer dizer que possa se criar uma exclusão de vozes de algumas regiões do país, priorizar A em detrimento de B. O debate deve existir, mas não se deve criar qualquer sentimento separatista. Essa é a cultura que sempre defendi e continuarei defendendo”, emendou o governador de Goiás.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/09/2023

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BRACELL REFORÇA AÇÕES DE SUSTENTABILIDADE PARA AMPLIAR IMPACTO POSITIVO DAS OPERAÇÕES

Empresa líder na produção de celulose solúvel assume compromissos para a conservação de áreas verdes e combate às mudanças climáticas, e com projetos voltados para a área social, especialmente nas comunidades no entorno de suas operações

Por Bracell



Bracell adota modelo de mosaico florestal, intercalando áreas de eucaliptos com áreas de mata nativa. — Foto: Divulgação

O papel das florestas é fundamental no esforço global para tentar conter o aumento da temperatura do planeta em 1,5°C, como estabelecido pelo Acordo de Paris. Além das florestas nativas, as plantadas representam parte significativa nesse desafio. Segundo dados da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), associação responsável pela representação institucional da cadeia produtiva de árvores plantadas,

há cerca de 10 milhões de hectares desse tipo de vegetação no país. Desse total, 36% são de propriedade de empresas do segmento de papel e celulose — que contribui para a preservação de 6 milhões de hectares de florestas nativas.

Como uma das líderes do segmento e consciente da importância de sua atuação no país, a Bracell tem contribuído significativamente para os bons resultados do setor, com projetos ligados à conservação e proteção de áreas verdes que têm permitido à companhia sequestrar anualmente cerca de 5 milhões de toneladas de carbono da atmosfera, já descontado toda a emissão de GEE de suas operações.

Além do desenvolvimento de projetos ligados à preservação ambiental e mudanças climáticas, a companhia também tem uma agenda robusta de ações voltadas aos três pilares ESG (sigla em inglês para ambiental, social e governança). São políticas e práticas determinadas em um programa de governança que define papéis, responsabilidades e recursos para seguir a agenda da sustentabilidade, bem como ações voltadas à valorização do capital humano, diversidade e inclusão, conduta ética, integridade e transparência, sem esquecer as ações sociais. Em 2022, elas receberam aportes de mais de R\$ 4,4 milhões e beneficiaram mais de 120 mil pessoas.

Os dados fazem parte do Relatório de Sustentabilidade da Bracell. “Nossa abordagem de sustentabilidade é de ponta-a-ponta, abrangendo todas as etapas da nossa cadeia de valor: desde o plantio do eucalipto até todo o processo de produção de celulose, incluindo nossa logística e descarte de resíduos. Estamos trabalhando para preparar nossos negócios para o futuro e posicionar a Bracell como uma das principais vozes em sustentabilidade e ESG no Brasil”, afirma Márcio Nappo, vice-presidente de sustentabilidade e comunicação corporativa da companhia.

O executivo ressalta que o grupo RGE, do qual a Bracell faz parte, tem uma visão muito clara de geração valor compartilhado, baseada na chamada filosofia 5Cs, ou seja, que algo só é bom para a Bracell (companhia), se for bom para o clima, para as comunidades, para o país (country, em inglês), para o cliente.

Operação sustentável

Atualmente, a empresa possui operações nos estados de São Paulo, Bahia e Mato Grosso do Sul. “A operação da Bracell é positiva para o clima, porque removemos mais CO₂ da atmosfera, por meio de nossas florestas, do que emitimos em nossa operação”, comenta Nappo. “Além disso, nosso manejo florestal é sustentável e visa minimizar ao máximo o impacto ambiental de nossas operações, utilizando as melhores práticas de conservação do solo, proteção da biodiversidade e dos recursos hídricos”, reforça.



Viveiro de mudas localizado em Lençóis Paulista (SP) — Foto: Divulgação

No processo de colheita das florestas de eucalipto, cerca de 15% da matéria orgânica das árvores (cascas, galhos e folhas) permanecem no campo — prática que ajuda na conservação do solo, protegendo o terreno de erosão provocada pela chuva, ao mesmo tempo que mantém a umidade do solo em épocas de seca. “O plantio do eucalipto ocorre, em sua maioria, em áreas de pastagens de baixa produtividade ou áreas degradadas, trazendo melhorias ambientais, como um maior sequestro de carbono e proteção do solo e da biodiversidade, como socioeconômicas, com maior geração de renda e emprego por hectare”, detalha o executivo.

A operação industrial da Bracell também contribui para a redução das emissões. A fábrica localizada em Lençóis Paulista (SP) é a primeira do setor fóssil-fuel free: opera utilizando 100% de energia renovável produzida no próprio local, a partir da queima da fração orgânica do licor negro, um subproduto resultante da produção da celulose. A geração de energia verde ainda produz um excedente de 150 MW a 180 MW, que é enviado para a rede pública. “Esse excedente é suficiente para abastecer 750 mil casas ou uma cidade de 3 milhões de habitantes, equivalente a duas Campinas ou a cidade de Brasília”, diz Nappo.



Fábrica da Bracell localizada em Lençóis Paulista (SP) opera utilizando 100% de energia renovável produzida pela própria operação. — Foto: Divulgação

Para diminuir as emissões na logística, a empresa está testando, de maneira inédita no Brasil, um caminhão elétrico de grande porte para o transporte da celulose até o terminal intermodal da companhia localizado em Pederneiras (SP), a cerca de 40 quilômetros da fábrica de Lençóis Paulista. Lá, o material é embarcado em trens para o Porto de Santos. Ao evitar o uso de carretas nesse trajeto, a companhia reduz em 67% as emissões de Gases de Efeito Estufa, em comparação com a utilização de caminhões convencionais no percurso. O caminhão elétrico é “abastecido” com a eletricidade gerada pela própria empresa, a partir de fontes renováveis. Outro ponto importante desse projeto é que o caminhão em teste é dirigido por mulheres, uma medida em sintonia com a busca por equidade de gênero na empresa. A expectativa é que, em breve, mais caminhões entrem em operação com o término das fases de teste.

Outra iniciativa pioneira da Bracell é o Compromisso 1 para 1, que visa a proteção da biodiversidade e dos habitats naturais. Na prática, para cada 1 hectare plantado de eucalipto, a companhia se compromete com a proteção e conservação de 1 hectare de vegetação nativa. O objetivo deve ser atingido em 2025. “Em 2022 atingimos 82% da meta, ou seja, 0,82 hectare de conservação para cada hectare de plantio de eucalipto”, relata o executivo, informando que o resultado foi auditado e consta do Relatório de Sustentabilidade da Bracell. E conforme vai crescendo a área e se aproxima o ano da meta, a empresa vai aumentando proporcionalmente essa marca.



Bracell desenvolve projeto inédito no Brasil: teste de caminhão elétrico de grande porte para o transporte de celulose. — Foto: Divulgação

Impacto social

“A Bracell está comprometida com uma produção verdadeiramente sustentável baseada em uma operação positiva para o clima e a biodiversidade e, também, com projetos sociais que empoderam as pessoas e comunidades por meio de iniciativas transformadoras”, avalia Nappo. Para isso, foi criado o Bracell Social, que

desenvolve ações voltadas à educação pública, empoderamento e geração de renda nas comunidades e aprimoramento profissional das pessoas.

Clique aqui para conhecer todos os projetos de sustentabilidade da Bracell

<https://www.bracell.com/sustentabilidade/relatorios-de-sustentabilidade/>

Um dos destaques é o programa Farmácia Verde. Por meio dele, a companhia apoia os moradores do Quilombo Cangula, na Bahia, na transformação do conhecimento da população local sobre ervas e plantas medicinais em um projeto de geração de renda. “Levamos consultorias para ajudar a selecionar as ervas com maior potencial comercial para produtos medicinais ou cosméticos, como transformar as plantas em um produto, que tipo de embalagem deve ser usada e como acessar canais de venda, entre outros aspectos”, conta o executivo. A criação de uma cooperativa também contou com o apoio da companhia.



No programa Farmácia Verde, a companhia apoia a transformação do conhecimento da população local sobre ervas e plantas medicinais em um projeto de geração de renda na Bahia. — Foto: Divulgação

O ensino é outro compromisso do Bracell Social. A materialização desse comprometimento se dá, dentre outros, por meio do Projeto Educação Continuada, também na Bahia. O objetivo é qualificar educadores e gestores da rede pública, promovendo a formação e aprimoramento contínuos de profissionais da educação infantil e dos anos iniciais do Ensino Fundamental.

Em 2022, com a participação de 276 escolas, foram 1,8 mil profissionais beneficiados pelo programa, alcançando, dessa forma, 21 mil alunos. Dos nove municípios participantes do projeto, sete melhoraram seu Ideb, indicador que afere a taxa de aprovação e de aprendizado dos alunos: destaque para Alagoinhas, Conde e Inhambupe, que participam do projeto há mais de quatro anos.

Ao colocar a sustentabilidade no centro das operações, a Bracell atende aos compromissos com as comunidades em que está inserida, com os colaboradores e parceiros. "A Bracell está se posicionando hoje para ser a parceira ideal e estratégica para clientes que tem a agenda de sustentabilidade como prioridade", finaliza Nappo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2023

'NÃO DÁ PARA SER PESSIMISTA SOBRE O RIO DE JANEIRO', DIZ JOAQUIM LEVY

Segundo o ex-ministro da Fazenda, o Estado têm contado com fatores que contribuem para o crescimento, entre eles a transição energética e o maior consumo doméstico

Por Kariny Leal, Valor — Rio



Joaquim Levy — Foto: Rogerio Vieira/Valor

Segundo o diretor de estratégia econômica e relações com o mercado do Banco Safra, Joaquim Levy, o Brasil e especialmente o Rio de Janeiro têm contado com fatores que contribuem para o crescimento, entre eles a transição energética e o maior consumo doméstico. "Tenho falado que se pudermos aproveitar bem, toda essa pauta sobre transição energética abre oportunidades para o Brasil como vimos há 20 anos com a China", disse o executivo em fórum da Associação Comercial do Rio de Janeiro. "O Brasil e o

Rio de Janeiro estão muito bem colocados para isso, com tudo o que temos na área de energia, o projeto da Prumo no Porto do Açu e as iniciativas do Norte Fluminense."

O ex-ministro da Fazenda afirma que o Rio de Janeiro une vetores de conhecimento, de pesquisa e o setor energético, o que encaminhará o Estado para o crescimento: "Junta isso a toda a parte da cultura, não dá para ser pessimista sobre o Rio. São poucos Estados que têm essa possibilidade."

Levy aponta que no cenário macroeconômico a "inflação continua dando boas notícias". "O petróleo subiu, mas devemos continuar com processo de desinflação, o que vai permitir que o Banco Central continue a trajetória de baixar os juros. Com isso, vamos ver o crédito familiar crescendo no ano que vem à medida que destrava o crédito. Temos a discussão do programa Desenrola, que vai muito bem. Para a população de menor renda, isso faz uma diferença enorme."

O Banco Safra projeta crescimento econômico de 2,5% para o ano que vem, segundo o diretor da instituição.

"Para o ano que vem, nosso cenário é que a política monetária siga o percurso que o BC sinalizou. Começa a destravar o crédito, dar fôlego ao consumo. Assim o empresário pensa mais em investimentos, com o setor externo mais resiliente. Isso nos dá tranquilidade. Não é um crescimento extraordinário, mas avançamos paulatinamente."

Segundo Levy, os investimentos vão intensificar em 2025 e "muitos investimentos virão da transição energética".

Quanto à reforma tributária, o ex-ministro se diz otimista. "Estou confiante. A reforma é indispensável. Vai simplificar a vida do empresário depois do período de transição. Essa Reforma também é muito importante para voltar a atrair investimento estrangeiro ao Brasil."

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/09/2023

LULA CRIA GRUPO DE TRABALHO PARA ATUALIZAR POLÍTICA DE DEFESA

Medida prevê que 12 ministérios proponham sugestões de atualização da política, referentes ao período de 2024 a 2027

Por Juliano Basile e Cristiano Zaia, Valor — Brasília



Presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva publicou decreto instituindo grupo de trabalho interministerial para atualizar a Política Nacional de Defesa e da Estratégia Nacional de Defesa.

A medida consta na edição do "Diário Oficial da União" desta sexta-feira (29) e prevê que 12 ministérios proponham sugestões de atualização da política, referentes ao período de 2024 a 2027. São eles: Defesa (que presidirá o GT);

Casa Civil; Gabinete de Segurança Institucional (GSI); Ciência e Tecnologia; Comunicações; Integração; Meio Ambiente; Minas e Energia; Planejamento e Orçamento; Portos e Aeroportos; Relações Exteriores; e Transportes.

O grupo terá até 31 de maio de 2024 para concluir e entregar um relatório final à pasta da Defesa.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/09/2023

PAUTA PARA O PAÍS É A INTEGRAÇÃO, DIZ ESPECIALISTA DA FUNDAÇÃO DOM CABRAL

Na avaliação do pesquisador Paulo Resende, maior equilíbrio na matriz de transportes pode significar economia de R\$ 20 bilhões por ano no custo logístico

Por Luiz Maciel



Resende, da Dom Cabral: governo poderia lançar títulos para financiar a infraestrutura — Foto: Divulgação

Um país de dimensões continentais, com predominância de terras produtivas contínuas, deveria se pautar pela integração entre todos os meios de transporte, na avaliação do diretor do núcleo de

logística, supply chain e infraestrutura da Fundação Dom Cabral, o engenheiro civil Paulo Resende, um dos mais respeitados pesquisadores dos modais de transportes no Brasil.

Doutor em planejamento de transportes e logística pela Universidade de Illinois, Estados Unidos, ele identifica conceitos antigos e padrões políticos que levaram o país ao ponto de ter a matriz de transportes “mais desequilibrada do mundo”.

Um dos atrasos, diz ele, é “uma cultura ultrapassada que coloca a engenharia em permanente confronto com o meio ambiente e o desenvolvimento social”. Falta também fundamento técnico ao planejamento e às decisões de investimento, muitas vezes pautadas por interesses políticos. Um maior equilíbrio na matriz de transportes pode significar uma economia de R\$ 20 bilhões por ano no custo logístico brasileiro, diz Resende.

A seguir, os principais trechos da entrevista.

Valor: O Brasil é o único país de dimensões continentais que tem nas rodovias seu principal meio de transporte. Como se explica isso?

Paulo Resende: O Brasil, infelizmente, tomou decisões nessa área sem um planejamento de longo prazo. Já tivemos uma malha ferroviária de grande capilaridade, inclusive para o transporte de pessoas, mas ela foi completamente substituída por rodovias ao longo de quatro décadas. Um país de dimensões continentais, com uma predominância de terras produtivas contínuas, deveria se pautar pela integração entre todos os meios de transporte. Em vez disso, temos a predominância de um modal que, de todos, é o menos indicado para produtos de baixo valor agregado e peso bruto alto em longas distâncias.

Valor: Como avalia os projetos das ferrovias em implantação, como a Fico e a Fiol? E a Ferrogrão, que ainda não saiu do papel pelas ameaças ambientais que representa?

Resende: Avalio que são projetos de extrema importância para o preenchimento do vazio de oferta ferroviária, principalmente em áreas de grande produção de grãos. Eles serão capazes de aumentar a participação ferroviária dos atuais 20% para algo em torno de 28% a partir de 2035. Acontece que o Brasil é um país atrasado no conceito de alinhamento entre engenharia e meio ambiente. Criamos uma cultura ultrapassada que coloca a engenharia em permanente confronto com o meio ambiente e o desenvolvimento social. O que existe de mais avançado no mundo é a utilização das intervenções conscientes da engenharia para garantir a preservação do meio ambiente e vice-versa. Se tivermos que mudar o traçado da Ferrogrão para reduzir seus impactos ambientais, tudo bem. Mas não devemos manter um vazio ferroviário na maior fronteira de produção de grãos do mundo. Um maior equilíbrio na matriz de transportes pode significar uma economia de R\$ 20 bilhões por ano no custo logístico brasileiro, incluindo as potenciais reduções em estoques de segurança nas linhas de produção.

Valor: Apostar nas concessões privadas para a modernização da matriz de transportes é suficiente para destravar os projetos mais ambiciosos? O que o governo poderia fazer para atrair mais recursos?

Resende: Em primeiríssimo lugar, o investimento privado na infraestrutura de transportes é condição essencial para o aumento da oferta. Quando se tem demanda, a infraestrutura responde a ela com garantias de retorno do investimento. Nesse contexto, as concessões, autorizações e até PPPs [Parcerias Público-Privadas] com maior investimento privado têm sua participação justificada e não se pode ter “raiva do lucro”, principalmente devido às necessidades de cobrança de pedágios. Como a infraestrutura também é indutora do crescimento devido aos seus altos efeitos multiplicadores, um projeto que não apresenta demanda no momento pode estimular a criação de riquezas e empregos no médio prazo, justificando investimentos públicos iniciais. E para atrair novos recursos, o governo poderia lançar títulos públicos para financiar a infraestrutura, como alguns países já fizeram, com bons resultados.

Valor: Quanto tempo será preciso esperar para termos de volta os trens de passageiros cortando o país?

Resende: Não precisaríamos esperar mais. Basta aproveitar linhas curtas para conexões interurbanas, reativar linhas com baixa demanda de cargas para uso múltiplo segregado ou compartilhado e incentivar trens turísticos. Acontece que o país vive de defesas de posições sem qualquer fundamento técnico, e políticos e associações que defendem esse ou aquele modal de transportes não se preocupam com o bem-estar social. Esses não lideram, mas tentam impedir o futuro.

Valor: A conservação das rodovias brasileiras é outro desafio. Qual é o investimento anual necessário para mantê-las em bom estado?

Resende: Calcula-se um valor anual de R\$ 15 bilhões a R\$ 20 bilhões nas rodovias federais para uma manutenção satisfatória, que vá além das operações tapa-buracos. Envolve a implantação de terceira faixa em pequenos trechos, áreas de escape para zonas de maior risco de acidentes, sinalização horizontal e vertical moderna que garanta fluidez e baixo risco, inovações tecnológicas com oferta de acesso à internet etc. Tudo isso poderia ser resolvido com bons contratos de manutenção pela iniciativa privada. Acontece que esses contratos são uma ameaça a empresas que vivem de um histórico de relações não republicanas com os governos.

Valor: O que falta para a BR do Mar deslançar e a navegação de cabotagem ser mais utilizada no país?

Resende: Não se faz transporte de cabotagem onde exista concorrência com a navegação de longo percurso. A costa brasileira é formada de portos que poderiam se dedicar ao atendimento da cabotagem sem a concorrência com portos estrategicamente posicionados para o comércio exterior. O que falta para a navegação de cabotagem deslançar é uma visão estratégica de logística integrada para um porta a porta com tarifas competitivas. A integração bem planejada entre rodovias, ferrovias e hidrovias é a melhor saída.

Valor: O atual governo é contra a privatização dos portos, incentivada na administração passada. Qual a sua opinião a respeito?

Resende: Sou completamente contra posições extremistas e tomadas a partir de conceitos antigos ou padrões políticos sem qualquer fundamento técnico. A infraestrutura de transportes tem dois papéis, e os portos são grandes exemplos de indução do crescimento se ganharem eficiência logística e reduzir custos. Ao evitar a privatização estamos garantindo algum desses papéis? Provavelmente nenhum deles, mas sim de um terceiro que se solidificou ao longo dos séculos provocando atrasos enormes no país, que é justamente o domínio político de zonas portuárias a favor de interesses, digamos, menos técnicos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2023

NOVO PAC AGUÇA EXPECTATIVAS

Resultados distantes das metas previstas em projetos anteriores trazem dúvidas sobre a evolução do programa, que prevê R\$ 1,7 trilhão em obras

Por Luiz Maciel



Daniele Nunes, advogada: necessidade de adequações no ambiente regulatório — Foto: Marcio Mercante/Divulgação

Anunciado com a pompa que requer um superpacote de obras estimado em R\$ 1,7 trilhão, o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) pode mais uma vez ficar longe da meta prevista – mas dá uma boa ideia do que é preciso fazer para eliminar os gargalos de infraestrutura do país.

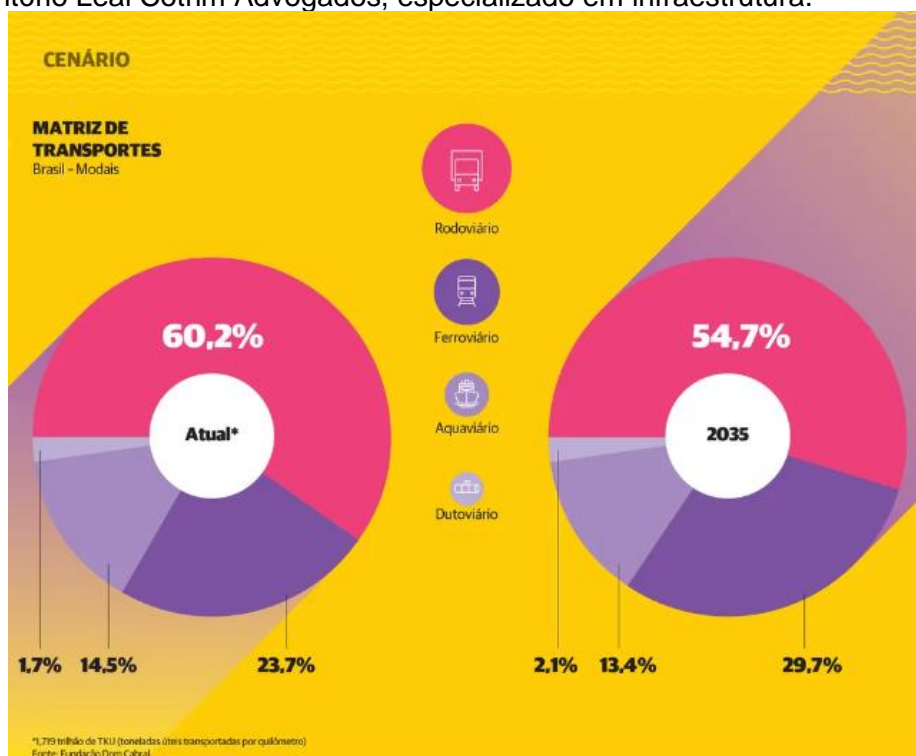
A questão que se coloca é quanto dessa carta de boas intenções do governo se transformará em realidade, impulsionando o crescimento do país. A primeira

versão do programa, lançada em 2007, previa investimentos de R\$ 503,9 bilhões nas áreas de transporte, energia, saneamento, habitação e recursos hídricos, mas concluiu apenas 9% dos projetos. A segunda versão, de 2011, avaliada em R\$ 708 bilhões, entregou 26% das obras.

Por falta de verba – em última análise, mau planejamento –, muita coisa não saiu do papel e outro tanto ficou pela metade nos programas anteriores. Segundo o Tribunal de Contas da União (TCU), havia 8,6 mil obras paradas no país no fim de 2022, boa parte delas oriunda dos PACs. Nesses casos, o círculo virtuoso – de acordo com a Fundação Dom Cabral (FDC), cada R\$ 1 investido em infraestrutura gera R\$ 1,8 por ano, com a expansão do emprego e o aquecimento da economia – é quebrado, resultando em prejuízos em cascata.

O cronograma do novo PAC prevê o investimento da maior parte dos recursos, cerca de R\$ 1,4 trilhão, até o fim de 2026. Para colocar de pé o audacioso programa, o governo espera contar – além de verbas do orçamento geral da União, de financiamentos de bancos públicos e da participação de empresas estatais – com uma ampla adesão do setor privado nos projetos. As concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs) representariam, na expectativa governamental, uma injeção de R\$ 612 bilhões, mais de um terço do total necessário.

“Uma participação privada nesse nível pode acontecer, pois há interesse do setor, mas vai depender também de algumas adequações no ambiente regulatório, que o governo deve fazer junto com o Congresso. O licenciamento ambiental, por exemplo, precisa ser simplificado”, argumenta Daniele Nunes, do escritório Leal Cotrim Advogados, especializado em infraestrutura.



De qualquer forma, o histórico das últimas duas décadas mostra que há mais condicionantes no desafio de amearhar recursos públicos – o que depende, entre outros fatores, de aumento nas arrecadações da União, Estados e municípios – do que no de atrair capital privado para obras. Levantamento da consultoria Inter.B aponta que a participação privada em projetos de infraestrutura entre 2019 e 2022 representou pouco mais de dois terços de todo o capital envolvido no período – injetou R\$ 105,6 bilhões dos R\$ 158,4 bilhões investidos, em média, por ano.

Para 2023, o mesmo estudo prevê R\$ 135,8 bilhões de capital privado para um montante de R\$ 204,6 bilhões e põe em destaque a mínima presença estatal nas áreas de energia e telecomunicações. Na primeira, turbinada pela escalada de projetos de energias eólica e solar nos anos mais recentes, espera-se um investimento privado de R\$ 76,5 bilhões, ante um total estimado em R\$ 86,2 bilhões. Em telecomunicações, o desequilíbrio é ainda maior, com a iniciativa privada

atuando praticamente sozinha, responsabilizando-se por R\$ 25,4 bilhões dos R\$ 25,5 bilhões previstos.

Já nos setores de saneamento básico e de transportes, a participação pública deve seguir majoritária neste ano, representando 80% do investimento previsto no primeiro caso e 65% no segundo. Segundo a projeção da Inter.B, dos R\$ 67,5 bilhões a serem aplicados na matriz de transportes, 71% deverão ir para a conservação e revitalização das rodovias, 12% para as ferrovias, 8% para mobilidade urbana, 5,8% para a estrutura portuária, 2,6% para aeroportos e apenas 0,6% para as hidrovias.

Boa parte desse investimento oficial na malha viária já foi usada na renovação de cerca de 4,7 mil km de rodovias, segundo balanço divulgado pelo Ministério dos Transportes no início de setembro. No novo PAC estão previstos 302 projetos rodoviários e ferroviários, que deverão somar R\$ 280 bilhões, dos quais R\$ 79 bilhões do Orçamento da União e R\$ 201 bilhões da iniciativa privada, por meio de concessões.

“Serão obras de adequação de capacidade, duplicação, triplicação, pontes, conexão com portos, entre outras medidas fundamentais para o fortalecimento da logística nacional e para a geração de emprego, considerando sempre as transformações do nosso tempo, as mudanças climáticas e a necessidade de se criarem alternativas sustentáveis para o crescimento do país”, disse o ministro dos Transportes, Renan Filho, na cerimônia de lançamento do programa, em agosto. O novo PAC reservou R\$ 185,8 bilhões para a melhoria e a expansão das rodovias, dos quais R\$ 108,4 bilhões devem ser investidos até o fim do governo Lula. Já os projetos ferroviários estão orçados em R\$ 94,2 bilhões, dos quais R\$ 55,1 bilhões programados para liberação dentro do atual mandato governamental.



Uma pesquisa com operadores logísticos em 2022, coordenada pela FDC, mostra que há muito mesmo o que avançar na matriz de transportes brasileira. O modal com pior avaliação foi o ferroviário, considerado ruim ou péssimo por 60% dos entrevistados e razoável pelos 40% restantes. O rodoviário foi considerado bom por 10,5% dos operadores, mas péssimo por 15,8% e ruim por 36,8%. O setor aéreo se saiu melhor, conceituado como bom por 41,1% e razoável por 53%. A infraestrutura portuária foi a única a receber a nota mais alta (6,7% de muito bom), mas o número de

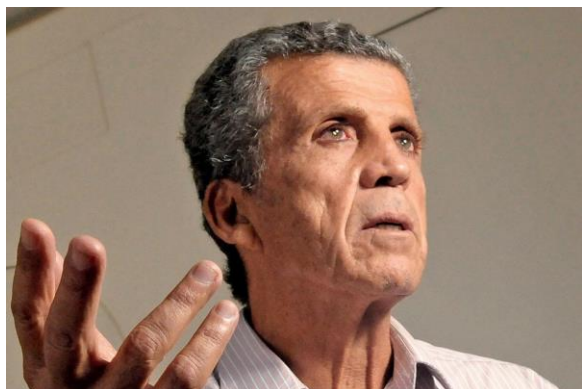
respondentes que a avaliou como péssima (20%) foi três vezes maior, pondo em destaque as grandes diferenças de gestão entre os terminais.

Entre as obras rodoviárias previstas estão desde duplicações de vários trechos da BR-101, que corta o país do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte, até o túnel entre Santos e Guarujá, em São Paulo, e uma ponte sobre o rio Xingu, no Pará. A maioria dos projetos será viabilizada com a participação privada, o que já vem ocorrendo. No fim de agosto, o primeiro leilão do novo PAC concedeu à iniciativa privada sete estradas paranaenses, garantindo investimentos de R\$ 13,1 bilhões. Outros dois leilões, nessa mesma modelagem de juntar várias rodovias num só pacote, estão programados para acontecer neste ano: um segundo lote no Paraná, no fim de setembro, e a licitação da BR-381 entre Belo Horizonte e Governador Valadares (MG), marcada para 24 de novembro.

Na lista de projetos ferroviários estão a implantação de um trem de passageiros entre São Paulo e Campinas (SP) e a conclusão de trechos da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) entre Caetité e Barreiras, na Bahia; da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), entre Mara Rosa (GO), no entroncamento com a Norte-Sul, até Água Boa (MT); e da Transnordestina entre Salgueiro (PE) e o porto de Suape, na região metropolitana do Recife.

Há ainda seis estudos de novas concessões de ferrovias, o principal deles referente à Ferrogrão (EF-170), ligando Sinop (MT), na região que concentra os maiores produtores de grãos do país, ao porto de Miritituba (PA), no rio Tapajós, de onde as remessas de soja e milho – que hoje chegam pela BR-163, recém-privatizada – seguem um roteiro mais curto até os importadores da Europa e da Ásia (via Canal do Panamá).

Apesar das evidentes vantagens econômicas da Ferrogrão, como a promessa de reduzir entre 30% e 40% o custo do frete, trata-se de um projeto polêmico, por cruzar áreas indígenas e de proteção ambiental, além de um trecho que costuma ficar inundado em parte do ano. “Do jeito que está o projeto não para em pé”, adverte o consultor Claudio Frischtak, da Inter.B. Embargado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em 2021, o projeto acaba de ganhar novo fôlego com um relatório do tribunal que propõe a realização de compensações ambientais e de oitiva de indígenas para a solução do impasse.



Frischtak, da Inter.B: projeto da Ferrogrão do jeito que está não para em pé — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Articulada desde o governo Michel Temer, a Ferrogrão cortaria a Floresta Amazônica num traçado de 933 km paralelo ao da BR-163. Seu orçamento inicial, de R\$ 8,4 bilhões, é um valor muito subestimado, na opinião de Frischtak, diante das correções necessárias para a sua viabilização e dos gastos com as compensações ambientais. Para dar passagem à ferrovia, o Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, perderia algumas centenas de hectares de área protegida.

No âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos, estão previstas 137 obras portuárias, estimadas em R\$ 54,8 bilhões, que incluiriam acessos terrestres aos portos, construção de cais e molhes (paredes de contenção no mar), dragagens, sistemas tecnológicos de gestão e novos arrendamentos de terminais de uso privado (TUPs). No setor aéreo foram anunciadas 95 ações num total de R\$ 10,2 bilhões, dos quais R\$ 9,2 bilhões de investimentos privados nos 49 aeroportos já concedidos.

As 131 obras programadas em hidrovias, orçadas em R\$ 4,1 bilhões, vão amenizar o atraso histórico no aproveitamento desse modal, apesar das vantagens de ser pouco poluente e consumir menos combustível do que rodovias e ferrovias. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquáticos (Antaq), o Brasil utiliza apenas um terço dos 60 mil km de rios potencialmente navegáveis – muito por causa da falta de eclusas nos projetos de usinas hidrelétricas.

Apesar de todas as potencialidades brasileiras e da ambição do programa econômico do atual governo, o último retrato do nível de competitividade mundial não traz boas notícias para o país. Segundo levantamento do International Institute for Management Development (IMD) com 6,4 mil executivos, dos quais cem brasileiros ouvidos pela FDC, o Brasil ocupa a pouca honrosa 60ª posição, à frente apenas da África do Sul, Mongólia, Argentina e Venezuela.

O estudo, divulgado anualmente (está na 35ª edição), considera quatro grandes pilares para a elaboração do índice de competitividade: desempenho da economia, eficiência do governo, eficiência dos negócios e infraestrutura. Cada um desses pilares agrega cinco subfatores, que no total reúnem 335 critérios de dados estatísticos e pesquisas de opinião executiva.



Recuperação de trechos da BR-101 será feita com participação privada — Foto: Fabiano Rocha/O Globo/Agência O Globo

O principal fator de atratividade da economia brasileira é o dinamismo econômico, segundo os executivos ouvidos, que reconhecem como positivas a taxa de crescimento a longo prazo da empregabilidade (de -3,94% para 0,63%) e a estabilidade da taxa de câmbio. Já o crescimento real de investimentos (de 17,20% para apenas 3,59%) pesou bastante na composição da nota baixa do país, ao registrar o maior

declínio entre todos os 335 indicadores.

O pilar em que o Brasil teve o melhor resultado (41º lugar) foi o de desempenho da economia, crescendo nos itens investimento estrangeiro, emprego e preços, mas perdendo pontos em comércio internacional e economia doméstica. No quesito eficiência do governo, o relatório atribui a pior nota para o país, colocando-o na 62ª posição, com destaque negativo para as finanças públicas. Em eficiência nos negócios, outro péssimo resultado: 61ª posição, caindo nove degraus em relação a 2022.

Na análise de infraestrutura, o Brasil ficou em 55º lugar, caindo duas posições em relação a 2022 – melhorou ligeiramente na estrutura básica e na científica, mas perdeu pontos em estrutura tecnológica, educação e saúde e meio ambiente.

A estrutura básica, que envolve os modais de transporte e o conjunto de instalações e serviços que sustentam as atividades econômicas, é reprovada pelos executivos por seu desequilíbrio em favor das rodovias, incompreensível em um país de dimensões continentais, e pela falta de acesso a água tratada para 35 milhões de pessoas. O ponto fora da curva – por ser positivo num documento eivado de críticas – foi a avaliação da infraestrutura elétrica, reconhecida como de matriz sustentável e a terceira melhor dos países analisados.

Em infraestrutura tecnológica, o Brasil está na média dos países pela extensão da sua rede móvel e avanços em 5G, mas perde pontos com a falta de mão de obra especializada em meios digitais. Em infraestrutura científica, o relatório avaliou como positiva a quantidade de pesquisadores no país, mas lamenta a baixa interação entre universidades e empresas.

O documento, por fim, alerta os últimos colocados no ranking sobre as instabilidades financeiras e geopolíticas que põem em risco os negócios, citando o conflito entre Rússia e Ucrânia e desafios sanitários como a pandemia de covid-19. Na versão brasileira, a FDC lembra que em 1980 a produção industrial do país era maior do que as da Coreia do Sul, da Índia e da China – e hoje está bem abaixo do desempenho dessas nações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2023

MAIS ESPAÇO PARA TRILHOS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A intenção é ter uma malha maior e interligada, incluindo sete linhas de passageiros de trens regionais por meio de PPPs

Por Rosângela Capozoli



Trens da MRS: obras previstas no contrato estão em andamento — Foto: Divulgação

Após décadas relegado a segundo plano, o transporte ferroviário de passageiros deixa de ser uma possibilidade para se tornar um programa de governo. Entre as prioridades do Plano Nacional de Ferrovias, previsto para outubro, destaca-se a criação de uma nova política, atualizando e adequando as demandas nacionais. Desta forma, estão sendo desenvolvidas iniciativas abrangendo os processos de concessão e autorização, além de uma especificamente para transporte de

passageiros e outras inovações no setor como um todo, informa em nota o Ministério dos Transportes.

A intenção é executar sete linhas de passageiros de trens regionais por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs). O governo pretende aproveitar ferrovias existentes para o transporte de cargas, mas que hoje estão subutilizadas ou até mesmo em estado precário de manutenção, e transformá-las em modais para passageiros.

De olho nas principais tendências de modelos ferroviários mundiais e inovação, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) levou sua comitiva do programa de experiência técnica internacional até Bruxelas, na Bélgica, na primeira semana de junho, para troca de experiências e contato com boas práticas em infraestrutura e regulação de transportes terrestres, em especial no transporte ferroviário.

A ideia é migrar corredores ferroviários para ter realmente uma malha interligada, de modo que as ferrovias passem a fazer parte da logística nacional. A decisão permitirá bater a meta de equilibrar a matriz de transporte e atingir entre 35% e 40% por meio de estradas de ferro, que hoje correspondem a pouco mais de 20% do transporte de cargas, segundo a ANTT.

Se depender dos usuários de cargas, o novo plano terá como principal proposta a integração modal, que prevê a interoperabilidade. A sugestão é de Luis Henrique Teixeira Baldez, presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut). “É preciso um sistema ferroviário que permita o direito de passagem e a integração de malha. A rede ferroviária interligada beneficiaria todo o processo produtivo e o escoamento das exportações brasileiras”, afirma. “Nas regras de hoje, qualquer concessionária pode impedir a passagem. Isso não é um sistema ferroviário, mas sim trechos ferroviários.”

Outra proposta de Baldez é que parte dos 20 mil km de ferrovias, metade subutilizada e outra metade ociosa, seja transformada em modais ferroviários de alimentação das estradas de ferro locais. “Ferrovias que seriam uma espécie de espinha de peixe para levar a carga”, diz Baldez.

A projeção para 2023 é de alta entre 2% e 3% no volume de mercadorias transportadas por meio do modal, segundo ele. Dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) indicam que no primeiro semestre a expansão foi de 2,5% sobre igual intervalo de 2022. No acumulado do ano passado, o volume atingiu 500,8 milhões de toneladas.



Para Baldez, trata-se de um crescimento pífio. “O Brasil aumenta a produção interna e, em vez de elevar de maneira robusta o transporte ferroviário, perde para as rodovias, que neste primeiro trimestre registraram alta de 57% na carga transportada”, ressalta. “Não tem ferrovias para atender à demanda. Não faltam mercadorias, faltam trilhos”, destaca.

Paralelo ao Plano Nacional de Ferrovias, o governo federal e as operadoras de ferrovias – Vale, Rumo e MRS – têm conversado sobre as renovações antecipadas e firmadas no governo anterior. As empresas alegam que não têm conseguido cumprir parte das obrigações pactuadas e buscam flexibilizações.

Em nota, a Rumo informa que a concessionária solicitou a revisão do caderno de obrigações da Malha Paulista na secretaria de soluções consensuais do Tribunal de Contas da União (TCU). O objetivo, detalha, é rever as obrigações que ficaram desatualizadas em virtude de investimentos já realizados no aumento da capacidade da via férrea.

Ainda de acordo com a nota, os investimentos somaram R\$ 9 bilhões em Capex entre Malha Paulista, aquisição de vagões, término de obras da Ferrovia Norte-Sul (Malha Central) e no início do projeto de construção da Ferrovia de Integração de Mato Grosso. Para 2024, a Rumo seguirá com a expansão da ferrovia em Mato Grosso, que, ao ser concluída, terá 740 km e atenderá as regiões média e norte do Estado.

A MRS afirma, em nota, que vem executando as entregas previstas em seu plano de investimentos e que obras previstas para os próximos anos do contrato já estão em andamento. A empresa informa que “não serão poupados esforços e empenho para que os resultados possam melhorar a eficiência e aumentar a capacidade do modal”.

A Vale reforça que o processo de renovação das concessões foi estritamente regular e está cumprindo todas as obrigações decorrentes da renovação, inclusive entregou 100% do compromisso cruzado da Fiol (56 mil toneladas de trilhos e 32 mil dormentes) e adquiriu os equipamentos necessários para expansão da oferta de trem de passageiros. “As mais de 470 obras de mobilidade urbana e a obra da Fico seguem em implantação”, ressalta.

Já o Ministério dos Transportes esclarece que, em relação às renovações antecipadas, tem desenvolvido conversas cordiais com as concessionárias, para otimizar os contratos de concessão prorrogados no governo passado. Segundo nota, as negociações compreendem pleitos da iniciativa privada ou aspectos relacionados à conformidade dos contratos já assinados e que as premissas básicas das conversas são a segurança jurídica e o cumprimento dos contratos nos termos de suas cláusulas. E conclui: “A ideia é que os recursos devidos pelas concessionárias, após a conclusão das negociações, sejam direcionados para o plano nacional de ferrovias a ser anunciado em outubro”.

Lançado em agosto pelo governo federal, o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) permitirá que saia do papel uma série de projetos ferroviários, com investimentos na casa dos R\$ 94 bilhões nos próximos anos. Demanda histórica para o segmento, uma das obras do cronograma ferroviário do novo PAC é o trecho da Transnordestina em Pernambuco, que irá de Salgueiro ao porto de Suape, na região metropolitana do Recife.

Outras quatro obras públicas foram contempladas no planejamento do governo: a adequação das linhas férreas de Juiz de Fora (MG) e de Barra Mansa (RJ) e a construção das ferrovias de Integração Oeste-Leste (Fiol II) e de Integração do Centro-Oeste (Fico I). Além delas, seis estudos de novas concessões fazem parte do programa, como é o caso da EF-170, a Ferrogrão. Primeira obra de infraestrutura da iniciativa privada e prevista dentro do novo PAC a sair do papel é a Fiol I, que está sendo construída pela Bamin na Bahia. A linha terá capacidade para movimentar 60 milhões de toneladas de carga por ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2023

MOVIMENTAÇÃO DE CABOTAGEM DEVE SEGUIR EM CRESCIMENTO

Imune a questões conjunturais, setor aguarda regulamentação da BR do Mar e antecipa mudanças que não dependem da lei

Por Carmen Nery



Log-In adquiriu duas novas embarcações para operar serviços porto a porta — Foto: Divulgação

A despeito da queda esperada na movimentação portuária em geral, o segmento de cabotagem deve, mais uma vez, manter o crescimento dos últimos anos. A estimativa é da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e das empresas do setor. Dados do Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontam que a cabotagem cresceu 1,36% entre janeiro e junho deste ano e atingiu uma movimentação de 142,1 milhões de

toneladas. Apesar da pequena expansão registrada no primeiro semestre, a expectativa do setor é fechar o ano repetindo a alta de 11% do ano passado.

Para Luis Resano, vice-presidente-executivo da Abac, a queda na movimentação portuária ocorre no segmento de longo curso, em razão do desaquecimento da economia doméstica. “A cabotagem é imune a essas variações e, caso não crescesse, faltaria arroz no Nordeste ou televisores no Sul e no Sudeste”, afirma.

No front regulatório, o setor ainda aguarda a regulamentação da Lei nº14.301, a BR do Mar – legislação de estímulo à cabotagem aprovada em 7 de janeiro de 2022. A mudança ministerial – com a saída de Márcio França para dar lugar ao deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) – pode atrasar ainda mais a regulamentação.

“Tudo vai depender da prioridade que o novo ministro vai dedicar ao assunto”, diz Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq. Ele explica que a agência está abrindo audiência pública para avaliar as mudanças trazidas pela BR do Mar que independem do decreto ministerial. Um exemplo é o afretamento a tempo por número de viagens. “Entendemos que isso foi suprimido e devemos alterar nossa regulamentação”, afirma Nery.

Resano, da Abac, diz que o atual governo traz como novidade uma política setorial que visa priorizar os investimentos no país. Mas avalia que não serão alterados pontos fundamentais, como o afretamento a casco nu, em que o afretador pode alugar (afretar) embarcações no exterior e manter a posse, o uso e o controle da embarcação por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação.

“Para mexer nesse ponto, precisaria haver um projeto de lei alterando a BR do Mar, pois não dá para alterar apenas com a regulamentação. Mas não vejo o governo com base suficiente no Congresso para alterar esse ponto”, avalia Resano.

Ele observa que podem ocorrer alterações no número de embarcações afretadas a tempo. Originalmente, eram três navios, mas esse número pode ser reduzido para privilegiar investimentos em mais bandeiras brasileiras. Outro ponto que pode ser alterado é o contrato de longo prazo. “Em vez de cinco anos, pode-se chegar aos dez anos. O decreto também pode alterar a questão trabalhista com imposição de mais marítimos brasileiros”, diz Resano.

Do jeito que está, observa, a lei dá margem a dupla interpretação em relação ao lastro (posse de navios) necessário para o afretamento a casco nu. Já há empresas constituídas no Brasil que estão realizando esta modalidade e todas elas têm frota própria”, explica.



A Log-In, por exemplo, trouxe duas embarcações a casco nu, aproveitando os benefícios da BR do Mar. Hoje, a empresa tem oito navios na frota, sendo três embarcações próprias nacionalizadas e três próprias afretadas do exterior – nos dois casos com base na legislação anterior. As duas últimas são afretadas de acordo com a BR do Mar, que permitia afretar um navio no primeiro ano, dois no segundo e assim sucessivamente até o quinto ano, quando se poderá afretar quantas embarcações quiser.

“Como não exercemos o direito no ano passado, afretamos dois navios neste ano. No futuro, o grande proveito da BR do Mar será poder afretar sem a necessidade de lastro. Isso vai implicar mais competição, mas queremos nos diferenciar pela capacidade de atendimento, operando em todos os portos da Argentina a Manaus e com serviços porto a porta”, explica Felipe Gurgel, diretor comercial da Log-In Logística Intermodal. A empresa criou, em parceria com a Aliança, o Serviço Expresso Amazonas, um novo atendimento para Manaus que triplicou sua capacidade na região. E iniciou a operação de distribuição de carga fracionada na região Norte, com as empresas que adquiriu: Tecmar Transportes e Oliva Pinto.

Os números do primeiro semestre mostram os resultados dessa estratégia. A empresa cresceu 11,7% e registra receita de R\$ 1,1 bilhão no período, com recorde de ganhos na cabotagem, somando R\$ 651,4 milhões. O resultado está atrelado, principalmente, ao crescimento nos volumes movimentados e ao início do novo Serviço Expresso Amazonas, que representou R\$ 230,8 milhões do valor total do segundo trimestre.

“Crescemos na cabotagem, mas andamos de lado em feed [transbordo de carga entre portos] e Mercosul, devido à crise econômica e a questões de liberação de receitas de frete na Argentina. Esperamos um volume acima de 2022”, diz Gurgel.

Marcus Voloch, presidente da Aliança Navegação e Logística, diz que a companhia não pretende ainda realizar afretamento a casco nu com base na BR do Mar porque já havia afretado três embarcações com o amparo da lei anterior.

A empresa espera crescer 6% em 2023, embora a expectativa seja de uma expansão menor no segundo semestre. “Estamos otimistas para 2024: a queda de juros deve começar a fazer efeito e o programa Desenrola pode resolver o problema de endividamento das famílias, fazendo com que o crédito e o consumo voltem a crescer”, analisa Voloch.

Em 2023, a companhia ampliou a carteira de clientes em mais de 50%, trazendo empresas menores, que não tinham acesso à cabotagem. Para isso, lançou um serviço de carga consolidada compartilhada. “Lançamos ainda o serviço expresso de dez dias para Manaus, em parceria com a Log-In, em adição ao serviço tradicional de 14 dias para o Nordeste”, completa o presidente da Aliança.

Além das empresas especializadas em contêiner, o setor de cabotagem inclui também outras companhias que levam insumos para a indústria ou retiram produtos acabados especialmente da indústria intermediária, como gases e granéis sólidos. É o caso da Flumar, El Cano, Hidrovias do Brasil, Lira e da Norsul.

“É um segmento muito dependente de novos projetos industriais, como o da Cia Siderúrgica do Pecém, que demandou a compra de dois navios pela El Cano. Com a privatização da BR Distribuidora – hoje Vibra –, está surgindo um novo mercado de biocombustíveis, antes concentrado na Transpetro”, diz Resano, da Abac.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/09/2023

NOS RIOS, CUSTOS DE TRANSPORTE SÃO MENORES

Programa de Aceleração do Crescimento prevê 131 projetos, que somam R\$ 4,1 bilhões em investimentos, para melhorar navegabilidade

Por Lourdes Rodrigues



Pela Hidrovia Tietê-Paraná, mercadorias chegam ao porto de Santos — Foto: Divulgação

O novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado pelo governo federal em agosto, trouxe um alento para o transporte aquaviário brasileiro. Os investimentos em projetos hidroviários do programa somam R\$ 4,1 bilhões, sendo R\$ 2,8 bilhões até 2026. Estão previstos 131 projetos, entre derrocamentos, dragagens, sinalizações e eclusas, que permitirão a navegabilidade ao longo de todo o ano, com a participação das hidrovias na matriz de transporte do

país reduzindo custos logísticos.

Segundo James Theodoro, presidente da Korsia Riscos e Seguros, os investimentos em modais hidroviários são muito bem-vindos. “Entre os benefícios, podemos citar aqueles que se referem diretamente ao meio ambiente, por ser um modal menos poluente, além de reduzir o número de caminhões nas rodovias.”

Elisangela Pereira Lopes, assessora técnica da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), diz que os problemas nas hidrovias são os mesmos de sempre, mas vê com bons olhos o PAC. “Há previsão de estudos para toda a extensão de rios navegáveis, ou potencialmente navegáveis, para viabilizar as concessões desses rios, porque há uma necessidade de saber quem vai gerenciar os rios para que sejam navegáveis o ano todo.” Os principais estudos previstos incluem os rios Madeira, Paraguai e Tocantins. Também há estudos e projetos hidroviários nacionais com obras já previstas. O rio Tocantins terá recursos superiores a R\$ 1 bilhão para o derrocamento do Pedral do Lourenço, que tem extensão de 43 km. A licença prévia já foi autorizada e as obras devem ser iniciadas em 2024, com prazo de entrega de cinco anos.

Raimundo Holanda, vice-presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega), é mais cético em relação aos projetos anunciados. Para ele, o principal entrave para o setor é a ausência de uma política de Estado. “Há tempos afirmo que no Brasil convivemos com política de governo, o que não propicia nenhuma segurança jurídica para o setor, visto que, a cada novo governo que se instala, muda o panorama. Assim, vivemos ora dando um passo para frente, ora dois passos para trás.”

Segundo Holanda, é preciso concentrar as ações e os investimentos em locais onde já existe navegação e haja viabilidade econômica. Para ele, é urgente que obras que estão paradas há anos sejam retomadas. “Os rios navegáveis devem ser dotados de infraestrutura, com sinalização, balizamento, cartas náuticas atualizadas, calado mínimo garantido o ano inteiro, para que possamos planejar a nossa atividade e executá-la com segurança”, destaca.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) indicam que, no primeiro semestre deste ano, o transporte de carga por vias interiores no país foi de 66,46 milhões de toneladas, um aumento de 13,3% em relação a igual período de 2022, quando foram transportados 58,67 milhões de toneladas. O recorde foi impulsionado pelo transporte de soja, com pouco mais de 26,6 milhões de toneladas, 33% a mais em comparação ao mesmo período do ano passado.

A Antaq destaca a região hidrográfica amazônica com o transporte de 40,67 milhões de toneladas entre janeiro e junho deste ano, 14,5% a mais em comparação a igual período de 2022. A RH Amazônica foi responsável ainda por mais da metade de todo o transporte feito por vias interiores.

Transportando grãos, minério de ferro, fertilizantes, bauxita e celulose, a empresa de soluções logísticas Hidrovias do Brasil tem registrado bons resultados em 2023, tanto no Corredor Sul (grãos e minério de ferro) quanto no Corredor Norte (grãos e bauxita). No Corredor Sul, onde houve restrição

hídrica nos últimos dois anos, só no primeiro trimestre, a empresa registrou recorde de volume transportado, consolidando a companhia como um dos principais players logísticos para a movimentação de minério de ferro em Corumbá (MS), encerrando o período com 52% de market share. No total dos corredores, foram 4,4 milhões de toneladas no primeiro trimestre do ano, um aumento de 24,7% em relação a igual período de 2022. E no segundo trimestre, foram 5,1 milhões de toneladas. “Os seis primeiros meses de 2023 nos dão confiança de que estamos navegando na direção certa e de que nossas prioridades estratégicas estão corretas”, diz Fabio Schettino, CEO da empresa.

Com um total de 2,4 mil km navegáveis, sendo 800 km no trecho paulista, a Hidrovia Tietê-Paraná conecta os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Minas Gerais, Goiás e São Paulo e é usada principalmente para o transporte da produção agrícola até o porto de Santos. Nos primeiros seis meses do ano, foram transportadas 810,7 mil toneladas de produtos, principalmente soja in natura e farelo de soja, 76% mais que em igual período de 2022, quando foram transportadas 460,3 mil toneladas. A hidrovia escoava também a produção de milho, madeira, areia e derivados da cana-de-açúcar.

Em julho, houve um crescimento de 10% em relação a igual mês de 2022 no transporte de passageiros, principalmente em Barra Bonita (SP). Com relação ao transporte de cargas, em agosto foram movimentadas 313 mil toneladas de cana-de-açúcar, soja, farelo de soja e milho, 68,5% a mais do que no mesmo mês do ano passado.

No primeiro semestre, foi iniciada a obra de ampliação do canal de navegação de Nova Avanhandava, com previsão de término em 2026 e verba de R\$ 293 milhões do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

“A obra é para prevenir, em nova crise hídrica como a de 2020 e 2021, a navegação, aumentando o calado em 2,5 metros”, informa Jamille Consulin, diretora no departamento hidroviário do Estado de São Paulo, da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil).

Consulin acrescenta que estão na agenda outras obras até o fim da atual gestão, entre elas a construção, em 2024, de um atracadouro de espera em Bariri. Com custo previsto de R\$ 48 milhões, a obra deve ser licitada até o fim deste ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2023

EMPRESAS DE HIDROGÊNIO VERDE PEDEM REGULAMENTAÇÃO

Com potencial para avançar na produção do combustível, segundo o setor, o país precisa de marco regulatório que o coloque em igualdade para competir

Por Simone Goldberg



Santos, da Unigel: gargalos no custo de produção e logística — Foto: Cláudio Belli/Valor

O hidrogênio verde (H2v) avança no país com novos projetos, parcerias e Estados buscando viabilizar os empreendimentos. Em agosto, o Ministério de Minas e Energia (MME) lançou o Plano de Trabalho Trienal 2023-2025 do Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2), visando aumentar em quase sete vezes os investimentos anuais em pesquisa, desenvolvimento e inovação em hidrogênio de baixo carbono, chegando a R\$ 200 milhões em 2025.



O hidrogênio é considerado verde quando obtido a partir de fontes renováveis de energia, por meio de um processo de eletrólise: a decomposição das moléculas de água em oxigênio e hidrogênio. A petroquímica Unigel, a empresa de energia renovável Casa dos Ventos, a também energética EDF Renewables, a fabricante de gases White Martins e a mineradora Vale são alguns exemplos de protagonismo nesse novo mercado, junto com diferentes Estados, como Ceará e Bahia.

Com aportes iniciais de US\$ 120 milhões, a Unigel começa no ano que vem sua produção de H2v em Camaçari (BA). Na primeira fase, serão 10 mil toneladas anuais de H2v e 60 mil de amônia. “O plano é chegar a 100 mil toneladas anuais de hidrogênio verde e 600 mil toneladas de amônia verde”, conta Roberto Noronha Santos, CEO da empresa. No total, a unidade exigirá US\$ 1,5 bilhão e deve atingir os volumes previstos em 2027.

Santos diz que há gargalos para a consolidação do H2v no país, como o custo de produção, falta de logística apropriada e escassez local de eletrolisadores. Por isso, defende que o marco regulatório em discussão resolva essas questões.

A Bahia, que tem um marco próprio, aposta firme no novo energético. Um estudo contratado pelo governo estadual no ano passado ao Senai Cimatec indica um potencial para produzir mais de 60 milhões de toneladas de H2v por ano. “O Estado concede isenção de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) na aquisição de energia para a produção de hidrogênio e amônia utilizando energia renovável produzida na Bahia”, diz o secretário de Desenvolvimento Econômico, Angelo Almeida.

Em dezembro de 2022, a White Martins iniciou a produção de H2v em escala industrial, no Complexo Industrial de Suape (PE). A capacidade é de 156 toneladas por ano e pode receber até 1,6 MW de energia solar, usada para a eletrólise da água. A unidade fornece para uma indústria de alimentos e o excedente é disponibilizado ao mercado estadual.

Para Gilney Bastos, presidente da White Martins e da Linde na América do Sul, ter um marco regulatório reforçaria as políticas do Programa Nacional de Hidrogênio (PNH2). “É fundamental para dar segurança jurídica e colocar o Brasil em igualdade de condições com os países que irão competir conosco”, salienta.

Além dos empreendimentos já em construção ou operando, há uma série de outros sendo estudados. A EDF Renewables assinou, neste ano, memorandos de entendimento com os governos cearense e potiguar para promoverem a cadeia produtiva do hidrogênio verde. “No Brasil, o hidrogênio verde deve ser inicialmente utilizado para substituir o hidrogênio fóssil nas refinarias, nas siderúrgicas e na produção de amônia”, diz Sylvain Jouhanneau, diretor de negócios emergentes da EDF Renewables Brasil.

Sua expectativa é de que a aprovação do marco regulatório ocorra ainda em 2023, esclarecendo pontos como a definição do que será considerado verde e qual agência ou órgão regulamentará o novo energético. “Acreditamos que o marco trará mais segurança para investir e para a forma de comercializar o hidrogênio verde, dado que mesmo o produto de origem fóssil, hoje em dia, não está bem definido em regulação”, avalia.

Grandes empresas podem garantir a evolução desse mercado. É o caso da Vale, que anunciou, no começo de setembro, um acordo com a produtora sueca de aço verde H2 Green Steel para avaliar a instalação, no Brasil, de hubs industriais movidos a H2v. Neles, a mineradora fará um intermediário siderúrgico. O número de hubs, a localização e a capacidade de produção serão definidos após os estudos de viabilidade.

Para obter o H2v, a Vale pode negociar com empresas do setor elétrico ou outras desse novo segmento de forma a viabilizar a geração do insumo, uma vez que é capaz de oferecer demanda firme. “O Brasil tem todas as condições para ser uma potência de hidrogênio verde e a Vale quer ser uma alavanca para este desenvolvimento”, afirma Eduardo Bartolomeo, presidente da companhia.

Na linha desse raciocínio – alavancar o novo energético –, o Ceará, por exemplo, criou um hub no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) e já tem 32 memorandos de entendimento assinados. De acordo com o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec), Ricardo Cavalcante, oito projetos têm investimentos confirmados. Juntos, somam US\$ 30 bilhões até 2031.

“No primeiro momento, as empresas buscarão o mercado externo, mas estarão observando a demanda interna, em especial relativa ao suprimento de amônia, hoje quase que totalmente importada”, diz Cavalcante. Já há acordos assinados entre o porto de Pecém e o de Roterdã para a exportação do H2v brasileiro.

É justamente para Roterdã que vai a amônia verde, produzida no CIPP e fruto da parceria entre a Casa dos Ventos, a Comerc Energia e a TransHydrogen Alliance (THA). A unidade completa terá capacidade de até 2.4 GW de eletrólise e de 960 toneladas de H2v por dia, permitindo a produção de 2,2 milhões de toneladas de amônia por ano. A primeira etapa da operação deve começar em 2026. “Estamos unindo forças com um grupo de empresas que poderá contribuir com o desenvolvimento tecnológico do projeto e com um portfólio de clientes internacionais”, diz Lucas Araripe, diretor-executivo da Casa dos Ventos.

Para Fernanda Tanure, sócia da área ambiental e mudanças climáticas do escritório BMA Advogados, o marco regulatório do H2v é imprescindível para trazer segurança jurídica. “Um dos pontos que a regulação deve se atentar diz respeito a riscos associados ao transporte, em razão da baixa densidade energética volumétrica do hidrogênio e da sua inflamabilidade”, destaca.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2023

MATRIZ ENERGÉTICA FICA CADA VEZ MAIS LIMPA

Fontes de energia eólica e solar devem passar a responder em 2027 por mais de 37% da capacidade de geração instalada do Sistema Interligado Nacional

Por Lauro Veiga Filho



Instalação de planta solar da Karpowership em Itaguaí, no RJ — Foto: Divulgação

Até 2027, a participação das fontes eólica e solar fotovoltaica na geração do Sistema Interligado Nacional (SIN) deverá alcançar algo em torno de 37,1%, na estimativa do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), previsão que inclui micro e minigeração distribuída. Em setembro, acrescenta o ONS, a contribuição dessas duas fontes para a geração em todo o sistema atingiu 28,4%, resultado de uma curva acelerada de crescimento observada desde o começo da década.

Esse avanço tem contribuído para a segurança do sistema, assim como para a descarbonização da matriz elétrica. Entre janeiro e julho deste ano, segundo o operador, 90% da energia gerada no país foi de fontes renováveis, como a hidráulica, eólica e solar, sugerindo que o setor elétrico brasileiro já fez sua transição para um modelo de baixas emissões.

No fim da segunda semana de setembro, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) registrava uma participação na matriz elétrica de 13,8% para os parques eólicos, com potência instalada de 26.990 megawatts (MW), enquanto as plantas solares detinham fatia de 5,33% e capacidade em torno de 10.437 MW, sem incluir a geração descentralizada, instalada em telhados e fachadas de

empresas e residências. Somando a geração distribuída, haveria um acréscimo de 23.660 MW à potência da fonte solar, elevando sua capacidade final para 34.097 MW, equivalente a 17,4% da matriz elétrica.

Resultado de mudanças regulatórias e de conquistas tecnológicas recentes, que reduziram os custos dos equipamentos e da energia gerada, o setor solar fotovoltaico experimentou um “ano histórico” em 2022, diz Rodrigo Sauaia, presidente-executivo da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). O país apresentou o quarto maior crescimento global em capacidade adicionada ao sistema, saindo de 14.367 MW em 2021 para 25.373 MW, um salto de 76,6%. O aumento levou o Brasil, diz ele, a ocupar o posto de décimo maior produtor de energia solar no mundo.



Dupuy, da PAE: 94 turbinas em complexo eólico na Bahia — Foto: Divulgação

O setor espera acrescentar pelo menos mais 10 gigawatts (GW) de capacidade nova ao longo deste ano, afirma Sauaia, o que elevaria a potência total acima de 35 GW, com investimentos próximos a R\$ 50 bilhões. Caso a expectativa se confirme, a geração solar terá multiplicado sua potência instalada em pouco mais de 7,4 vezes desde 2019. “Cada GW instalado corresponde a mais de 30 mil empregos novos”, diz Sauaia, acrescentando que o setor atingiu neste ano a marca de 1 milhão de empregos criados desde 2012 e investiu, no período, mais de R\$ 163 bilhões.

A partir de 2021, afirma Elbia Gannoum, presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica), a indústria de geração eólica passou a “bater recordes”, apresentando um incremento anual de 4 GW em sua potência instalada, numa variação superior à média histórica do setor. A estimativa para este ano prevê a instalação de mais 3.571 MW de potência nova, elevando a capacidade total para 29.221 MW, aumento de 64,65% ante 2020.

A abertura do mercado livre para as novas formas de energia, como a eólica, os investimentos das empresas em iniciativas ESG, especialmente em setores eletrointensivos, e a queda vertical nos custos da geração eólica, avalia Gannoum, ajudam a entender os avanços. “A tendência para os próximos anos é de uma aceleração mais intensa, associada à demanda por uma economia de baixo carbono e pela chegada do hidrogênio verde por volta de 2026 ou 2027.”

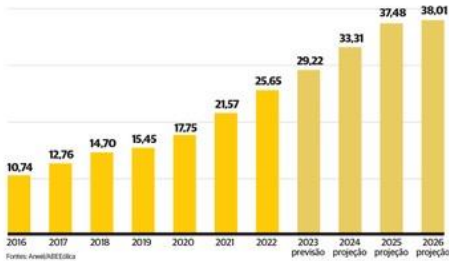
Segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), com base nos estudos do Plano Decenal de Energia 2031 divulgado no primeiro semestre do ano passado, a capacidade instalada das fontes eólica e solar, incluindo a parcela da geração distribuída, deverá superar 77,5 GW até lá. Para o sócio-diretor da A&M Infra, Filipe Bonaldo, a geração solar e eólica tende a crescer de “forma natural” nos próximos anos diante do barateamento da energia nas duas áreas e, “agora, com o uso combinado de baterias que reduzem a intermitência daquelas fontes”.

Em sua estimativa, os dois setores combinados têm colocado “no sistema mais de 1 GW por mês e espera-se que esse número esteja próximo do dobro disso nos próximos anos”. Em sua estratégia para ganhar musculatura e acelerar o crescimento, a Casa dos Ventos, na descrição de Lucas Araripe, diretor-executivo da empresa, tem firmado contratos de venda de energia (PPA, ou Purchase Power Agreement) com grandes consumidores e finalizou em janeiro deste ano a venda de 34% de seus ativos operacionais e dos projetos de geração eólica em estágios mais avançados de desenvolvimento para a TotalEnergies. Com três complexos eólicos em operação – Rio do Vento (RN), Babilônia Sul (BA) e Folha Larga do Sul (BA) –, a Casa dos Ventos atingiu neste ano capacidade operacional de 1.549,2 MW.



Potência crescente

Capacidade instalada de energia eólica – em GW



Fonte: Anel/Eólica

Geração distribuída ganha espaço

Potência instalada, geração centralizada + distribuída – em MW



Fonte: Anel/Eólica. *Previsão com base na política energética

Grandes números do setor eólico

Energia gerada em 2021

71,22 terawatts/hora

Energia suficiente para atender 108,7 milhões de habitantes

Energia gerada em 2022

78,08 terawatts/hora

Energia suficiente para atender 124 milhões de habitantes

Emissões evitadas em 2022

26,88 milhões de toneladas de CO₂

Fonte: Anel/Eólica

Mas deve quase triplicar sua potência instalada até o fim de 2025, para cerca de 4,1 GW, diz Araripe. O complexo de Umari, também no Rio Grande do Norte, com capacidade prevista para 202,5 MW, deve ser finalizado na primeira metade de 2024, alavancado por contratos de fornecimento de longo prazo firmados com a Mosaic e a Braskem. A unidade Babilônia Centro, na Bahia, deve acrescentar 553,5 MW à capacidade de geração da empresa, num investimento de R\$ 4 bilhões a ser tocado em conjunto com a ArcelorMittal, que responderá por 55% do projeto.

A Casa dos Ventos investirá R\$ 5 bilhões para tornar operacional até o segundo semestre de 2025 o complexo de Serra do Tigre, com capacidade para 756 MW. Dois projetos de geração solar, com capacidade total para 1 GW, completam os planos da Casa dos Ventos, que programa ainda a instalação de uma planta de hidrogênio e amônia verde no porto de Pecém (CE), em conjunto com a Comerc Eficiência e o consórcio holandês TransHydrogen Alliance (THA).

Apenas em 2022, diz Bruno Riga, responsável pela Enel Green Power (EGP) no Brasil, a geração de energia eólica e solar da empresa teve crescimento de 42% em relação a 2021. Considerando apenas aquelas duas fontes, a capacidade instalada da empresa aproxima-se de 3,7 GW, dos quais 2,5 GW providos pelos parques eólicos. No ano passado, a EGP iniciou a implantação do Complexo Eólico Aroeira, na Bahia, e neste ano colocou em operação a segunda expansão do complexo fotovoltaico de São Gonçalo, no Piauí, elevando sua capacidade para 864 MW. Além disso, o complexo eólico de Lagoa dos Ventos (PI) receberá nova ampliação, chegando a 1,5 GW.

O Complexo Solar Milagres, em Abaiara, no Ceará, deverá entrar em operação em 2024, marcando a estreia no Brasil da Lightsource bp, joint-venture formada em 2018 com a petroleira British Petroleum. Com potência para gerar 212 megawatts pico (MWp), suficiente para abastecer 200 mil residências, segundo Ricardo Barros, country manager da empresa no Brasil, o complexo receberá investimento superior a R\$ 800 milhões.

Até o fim deste ano, o grupo Nordex, que investiu em torno de 20 milhões de euros no Brasil nos últimos três anos, deverá entregar seu milésimo aerogerador no país, atingindo capacidade instalada de 4 GW, diz Felipe Ramalho, diretor-presidente no Brasil. Atualmente, a empresa de capital alemão participa como fornecedora de sistemas de aerogeração de três projetos, envolvendo a instalação de parques de geração eólica na Bahia, a cargo da norueguesa Statkraft; no Piauí, no projeto Lagoa dos Ventos V, da Enel Green Power; e no Rio Grande do Norte, da AES Brasil. Somados, os três projetos demandarão 204 turbinas com capacidade de 1.163 MW.

Com atuação originalmente no mercado de gás natural, a Karpowership decidiu diversificar seu portfólio e investir pouco mais de R\$ 10 milhões, em parceria com a Natural Energia, para instalar em Itaguaí, no Rio de Janeiro, uma planta solar com capacidade para 1,5 MW. “Estamos em fase de escolha dos fornecedores de equipamentos”, afirma Gilberto Bueno, country manager da empresa turca no Brasil. A expectativa é de que a unidade esteja concluída em seis meses.

Com 70% das obras concluídas, o Parque Eólico Novo Horizonte, na Bahia, finalizou em setembro a montagem das 94 turbinas previstas e deve entrar em operação no primeiro trimestre do próximo ano, diz Alejandro Catalano Dupuy, diretor-geral da Pan American Energy (PAE) no Brasil. Primeiro ativo da empresa argentina no país, o complexo abrigará dez parques espalhados entre seis

municípios baianos, somando uma capacidade total de 423 MW. O investimento de R\$ 3 bilhões, em parte financiado com recursos de R\$ 1,2 bilhão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Banco do Nordeste, contempla uma subestação própria e 79 km de linhas de transmissão.

O projeto de geração distribuída da Vivo, afirma Caio Guimarães, diretor de patrimônio, logística e compras da operadora, envolve parcerias com players diversos para a instalação de 85 usinas em todas as regiões brasileiras, sendo 61% delas de fonte solar, 27% de fonte hídrica e 12% de biogás, que juntas produzirão mais de 711 mil megawatts/hora/ano. A energia gerada vai abastecer mais de 30 mil pontos da Vivo, representando 90% do consumo em baixa tensão da empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2023

NO SISTEMA RODOVIÁRIO, CONTRATOS LIBERADOS E MÃOS À OBRA

Licitações no Paraná deram partida a novas rodadas de leilões e abrem caminho para financiamento com debêntures incentivadas e recursos do BNDES

Por Roberto Rockmann



BR-040: projeto tem potencial de assegurar R\$ 5,5 bilhões para investimentos na rodovia — Foto: Marcello Casal Jr/Agência

Brasil A decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) aprovando soluções consensuais sobre contratos problemáticos na área de transportes e concessões de rodovias, tomada no início de agosto, foi comemorada por abrir caminho para novos investimentos. Com isso, já no fim do mesmo mês, o setor assistiu à primeira licitação desses lotes no Paraná. O Pátria venceu o leilão do primeiro lote do sistema rodoviário do Estado,

que conecta o porto de Paranaguá, a capital, a fronteira com o Paraguai, o norte do Estado e as divisas com São Paulo e Mato Grosso do Sul.

Com oferta de desconto de 18,25% na tarifa por km rodado, o grupo arrematou 473 km de rodovias federais e estaduais entre Curitiba, região metropolitana, Centro-Sul e Campos Gerais do Paraná e deverá investir R\$ 7,9 bilhões em obras de melhorias e manutenção em trechos das rodovias BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427.

Segundo o edital, 344 km serão duplicados e 210 km receberão faixas adicionais (terceiras faixas). Também estão previstos 44 km de novos acostamentos, 31 km de novas vias marginais, 27 km de ciclovias e 86 viadutos, trincheiras e passarelas.

O próximo leilão será realizado em 29 de setembro. O lote 2 de rodovias do Paraná compreende um total de 604,16 km, um investimento obrigatório de R\$ 10,8 bilhões e custo operacional de R\$ 6,5 bilhões. Um dos destaques será a implantação de uma faixa adicional na serra do Mar, importante eixo logístico de escoamento de importação e exportação.

O governo deverá ainda enviar em breve os editais de concessão dos lotes 3 e 6 do pedágio no Paraná ao TCU. O ministro dos Transportes, Renan Filho, informou recentemente que isso irá acontecer até o fim de setembro. De acordo com o planejamento, a expectativa é publicar o edital no começo do ano que vem, após a avaliação prévia do tribunal sobre a modelagem.



Ewerton Enriques, do Banco Fator: expectativa de novas fontes de recursos — Foto: Divulgação

O lote 3 abrange 561,97 km e passa por cidades como Londrina e Ponta Grossa. O projeto prevê investimentos da ordem de R\$ 8,1 bilhões, durante todo o período de concessão, contemplando a duplicação de 200 km de rodovia, a implantação de 24,7 km de faixas adicionais, 14,7 km de vias marginais, além da correção de traçado de 12,5 km de via. Estão previstos 73,2 km de obras de contorno em Apucarana, Araçongas, Califórnia, além dos contornos Leste e Norte de Ponta Grossa.

O lote 6 tem uma extensão total de 662,18 km e corta os municípios de Pato Branco, Cascavel e Guarapuava. O projeto prevê investimentos de R\$ 8,5 bilhões, durante todo o período de concessão, contemplando a duplicação de 443 km de rodovia, a implantação de 31,4 km de faixas adicionais, 112 km de vias marginais, a correção de traçado de 15,4 km de via, além da implantação do contorno de Marmeleiro. Está prevista, também, a implantação de 96 interseções em desnível, 19 retornos e rotatórias em nível, 38 passarelas, 31 obras de arte especiais, uma área de escape, além de 38,6 km de ciclovias.

Os olhares também se voltam para fora do Paraná. Em agosto, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) enviou ao TCU o plano de outorga que trata da concessão da BR-040/MG/GO. Pela proposta, a concessão compreende um trecho de 594,80 km, entre Belo Horizonte (MG) e Cristalina (GO). De acordo com o Ministério dos Transportes, a expectativa do governo federal é lançar o edital de concessão ainda neste ano, e o projeto tem potencial de assegurar R\$ 5,5 bilhões para investimentos na rodovia.

O setor financeiro olha com atenção os projetos. “Do ponto de vista de financiamento, espera-se que os novos lotes sejam financiados em grande parte por debêntures incentivadas. Porém, diferentemente de anos anteriores, cresce a expectativa de maior participação do BNDES, como ocorreu com a concessão Rota de Santa Maria”, afirma o diretor de projetos de infraestrutura do Banco Fator, Ewerton Henriques. A concessionária Rota de Santa Maria detém o trecho da RSC-287 entre Tabai e Santa Maria, no Rio Grande do Sul. Obteve recentemente crédito de R\$ 900 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Além das concessões, o setor de transportes está de olho em contratos problemáticos de aeroportos e rodovias, seja com renegociação de reequilíbrio econômico-financeiro, seja com devolução de ativos para posterior relicitação. Nesse contexto, dois eventos recentes trazem otimismo.

Na área de infraestrutura aérea, o governo relicitou em maio o aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), que tinha sido concedido à iniciativa privada em leilão realizado em 2011, conforme certame vencido pela Inframerica, que é concessionária do aeroporto de Brasília. O terminal é considerado o maior exportador de cargas do Nordeste, tem a segunda maior pista do Brasil e capacidade para receber seis milhões de passageiros por ano.

O aeroporto foi concedido à Zurich Airport International, vencedora do certame, por um lance de R\$ 320 milhões, ágio de 41% em relação ao lance mínimo. Trata-se do primeiro ativo do setor de transportes a ser relicitado. A companhia deverá investir cerca de R\$ 295 milhões no ativo, principalmente em iniciativas de ampliação física e dos níveis de segurança operacional e de serviços prestados aos usuários, pelo prazo de 30 anos.

Também recentemente, o TCU julgou que as administradoras de concessões de infraestrutura podem desistir de devolver ativos e abriu ainda a possibilidade de as empresas e o governo assinarem um termo aditivo ao contrato, com a flexibilização das obrigações de investimento assumidas pelas empresas. De acordo com o TCU, caso haja consenso entre governo e concessionária, o processo de relicitação pode ser encerrado. O ministro dos Transportes, Renan

Filho, disse que o governo pode gerar R\$ 80 bilhões em investimentos com a revisão de contratos de licitação, possibilidade aberta com a decisão do TCU.

O aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, é um que pode ter seu futuro agora selado. O concessionário, a Changi, de Cingapura, tinha decidido no ano passado que iria devolver o ativo. Neste ano, no novo governo, anunciou que poderia voltar atrás na decisão. O governo do Rio de Janeiro e o federal estão em conversas com a Changi para saber qual será a decisão da empresa sobre o ativo, concedido em 2014.

O governo trabalha em outros processos de relicitação, como no setor rodoviário. O ministro dos Transportes disse que há quatro acordos sendo feitos. Segundo fontes do mercado, o mais avançado seria o da rodovia BR-040 DF-GO-MG.

Assinada em março de 2014, a concessão previu a exploração da infraestrutura, bem como a sua recuperação, manutenção e operação, mediante cobrança de pedágio, por um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. O sistema rodoviário concedido abrange 936,8 km de extensão e a concessionária Via 040 assumiu, entre outras obrigações, a incumbência de realizar obras de ampliação de capacidade numa extensão de 714,5 km, com a duplicação dos trechos em pista simples e conversão de multifaixas para vias duplicadas ao longo dos cinco anos iniciais do contrato.

As administrações estaduais também se movimentam. O governo de São Paulo anunciou que deverá realizar 11 leilões de projetos de infraestrutura com a perspectiva de atrair R\$ 42,3 bilhões em investimentos até 2026.

Os estudos estão em fase de execução e envolvem a concessão de linhas de transporte público da Companhia Paulista de Trens Urbanos (CPTM), além de mais de 2 mil km de rodovias. Os estudos estão sendo produzidos pela International Finance Corporation (IFC), instituição do Banco Mundial. Todos os levantamentos estão em fase de análise da pré-viabilidade. Após essa etapa, haverá a estruturação dos projetos para definir a modelagem ideal para cada proposta. Em rodovias, o governo paulista avalia a estruturação de trechos atualmente concedidos e outros sob administração do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) no interior, litoral e Grande São Paulo. A previsão é atrair investimentos em torno de R\$ 32,3 bilhões.

Já a proposta de transporte sobre trilhos envolve concessão de linhas e a criação de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para a expansão de ramais ferroviários. A avaliação abrange as linhas 10-Turquesa, 11-Coral, 12-Safira, 13-Jade e a futura 14-Ônix da CPTM. A previsão de aportes é de até R\$ 11 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/09/2023

OPERAÇÃO NOS PORTOS JÁ ESTÁ NO LIMITE

Logística global se normalizou, o custo do frete caiu, mas a economia enfraquecida reduz exportações e há pressa em obras para receber navios de grande porte

Por Carmen Nery



Terminal da APM Terminals em Pecém: apetite para novos investimentos — Foto: Divulgação

De janeiro a julho, o setor portuário movimentou 732,3 milhões de toneladas, alta de 5,4% em comparação com o mesmo período de 2022. Mesmo assim, a expectativa das empresas do setor é de uma queda de 10% em 2023, devido ao enfraquecimento da atividade econômica. Dados da Datamar revelam uma retração de 5,3% nas exportações e alta de 7,2% nas importações de janeiro a

julho.



Rafael Dantas, diretor de vendas da Asia Shipping, multinacional brasileira que atua na gestão de processos logísticos, explica que as exportações caíram porque há um desaquecimento global devido a taxas de juros e inflação elevadas, além do excesso de estoques. A boa notícia é que a logística global se normalizou e o custo do frete caiu para abaixo de US\$ 2 mil no trecho Santos/Ásia e para US\$ 3,5 mil no trecho Manaus/China.

Para Dantas, ainda há desafios urgentes, como a necessidade de investir pesadamente na dragagem para aumentar a profundidade e permitir a chegada de navios de grande porte. “Hoje, para um navio de contêiner atracar em Santos, tem de esperar a maré encher, porque não temos calado, e a diária de um navio parado é US\$ 50 mil”, diz Dantas.

Lançado em 11 de agosto, o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê R\$ 1,7 trilhão em investimentos, dos quais R\$ 54,8 bilhões destinados a portos. Em Santos, estão previstos novos arrendamentos, dragagem, sistema de gerenciamento de tráfego, ferrovia interna, reforma da margem direita da Avenida Perimetral e a construção do túnel Santos-Guarujá.

Em agosto, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) – associação de armadores que reúne companhias como Maersk, MSC e CMA CGM – divulgou estudo alertando que a infraestrutura portuária de contêineres no Brasil está próxima ao limite. No centro da discussão está a necessidade ou não de um quarto terminal de contêiner em Santos, o STS-10, atualmente em compasso de espera.

Claudio Loureiro de Souza, diretor-executivo do Centronave, diz que não basta a capacidade estática (nominal) dos terminais. É preciso considerar toda a infraestrutura: pátio, canal de acesso e profundidade. O porto de Santos tem profundidade de 14,5 metros com restrições, o que faz os navios esperarem até nove horas para atracar.

O maior navio que chega ao Brasil, de 11 mil TEUs, precisaria de 16 metros de profundidade, e hoje não pode utilizar toda sua capacidade. “Estamos atrasados há seis gerações, pois já há navios de 24 mil TEUs. Deveríamos receber navios de 14 mil e 16 mil TEUs. Há uma demanda reprimida anual de 500 mil TEUs em Santos, que deixa de importar e exportar US\$ 20,6 bilhões devido a essas limitações”, argumenta Souza.

Em 2025, há possibilidade de o volume de cargas superar a capacidade instalada total, segundo a projeção do Centronave. O resultado é a elevação dos preços dos serviços dos terminais atuais.

Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, afirma que o único terminal com a capacidade esgotada é o da BTP, controlada pelos dois maiores armadores. Ele diz que voltou a cobrar valores próximos aos anteriores à chegada da BTP, cuja operação e maior competição fizeram os preços despencarem. “Ainda assim, cobro menos do que cobrava em 2013”, diz. Ele alega que a chegada da BTP, há quatro anos, fez o preço por contêiner cair de pouco mais de US\$ 200 para US\$ 30. “Não há como competir”, reclama.

Sepúlveda diz que a Santos Brasil tem capacidade de 2,3 milhão de TEUs para uma movimentação esperada de 1,8 milhão de TEUs em 2023. “Temos a obrigação de investir para chegar a 3 milhões de TEUs até 2033. A DPWorld e a BTP têm projetos de expansão. Isso garante a operação do porto até o começo da próxima década”, afirma.

A DPWorld assegura que opera dentro de um limite saudável de ocupação e, em março, iniciou as obras de expansão de capacidade para 1,4 milhão de TEUs com investimentos de R\$ 200 milhões.

Na BTP, o processo de renovação antecipada está no TCU mediante investimentos de R\$ 1,5 bilhão para elevar em 50% a capacidade no cais e 40% no pátio. “A aprovação deve ocorrer em até dois meses, e não acreditamos que a troca ministerial atrase ainda mais, pois o projeto já foi aprovado pelo ministro Márcio França”, diz Ricardo Arten, presidente da BTP.



Alvos de críticas de terminais de alguns portos, a APM Terminals e a Terminal Investment Limited (TiL), controladores da BTP, reiteram seu apetite para novos investimentos. A TiL tem hoje quatro ativos – BTP, Portonave, Multiterminais e TVV – e interesse em tudo o que abrir e em que não haja restrição à sua participação.

Patrício Júnior, diretor de investimentos em terminais na América Latina da TiL, explica que a lógica do mercado obedece à sequência carga-terminal-navio, e não o contrário. “Se não tiver carga, não adianta ter navio”, diz. Daí o foco na região Sudeste, que abriga 75% da matriz industrial brasileira, sendo que São Paulo responde por 45%.

Entre os ativos de interesse estão o STS-10, os TUPs greenfield em desenvolvimento pela Evolve, em Santos, e o Maralto, no Paraná, e até mesmo aquisições. O que não interessa para a empresa é investir em portos de pouco movimento, onde há um único operador.

No Nordeste, segundo o executivo, há o calado natural e área para desenvolvimento, mas não há carga. Em Santos, apesar das deficiências e da necessidade de investimentos, falta capacidade porque há demanda. “É preciso fazer novas expansões”, defende o diretor da TiL.

A APM Terminals conta com 11 terminais na América Latina, sendo três no Brasil – por meio de três joint ventures em Itapoá (SC), Santos (SP) e Pecém (CE) –, além de um em desenvolvimento (Suape-PE). Leonardo Levy, diretor de investimentos para as Américas da APM Terminals, informa que, em 2022, a empresa investiu cerca de R\$ 500 milhões nos três terminais e planeja aportar mais de R\$ 5,2 bilhões no Brasil, nos próximos anos.

No Rio de Janeiro, há expansões previstas no porto do Açú e no porto de Itaguaí, onde o governo pretende licitar um novo terminal de minério, o ITG 02, na “área do meio”, entre os terminais da CSN e da Vale, segundo informa Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Ulisses Oliveira, diretor de relações institucionais e sustentabilidade do porto Sudeste – também dedicado a minério na mesma região de Itaguaí –, diz não temer a competição, porque o Sudeste já tem carga cativa das mineradoras do quadrilátero ferrífero de Minas Gerais.

João Braz, diretor de terminais e logística do porto do Açú, diz que há investimentos no terminal TMult e numa planta de fertilizantes, que vai consumir de U\$ 2 bilhões a U\$ 3 bilhões. A planta aproveita o gás barato do BM-C-33, projeto conjunto de Equinor, Repsol e Petrobras que trará o gás do pré-sal para Cabiúnas, em frente ao Açú. “O principal insumo do fertilizante hidrogenado é o gás. Já temos uma tomada de preços para construir o gasoduto de Cabiúnas ao Açú”, diz Braz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TERMINAL DE GRÃOS DE FORTALEZA É ENQUADRADO NO REIDI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 29/09/2023 - 20:04

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou o enquadramento do projeto portuário proposto pela Terminais de Grãos de Fortaleza (Tergran) no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi), para fins de habilitação. O investimento previsto é de aproximadamente R\$ 41,1 milhões, com R\$ 2,9 milhões em suspensões fiscais estimadas. A instalação portuária é destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos, no Porto de Fortaleza. A área, denominada MUC01, é referente ao contrato de arrendamento firmado em 2022.



Crédito: Ricardo Botelho (Divulgação)

Instalação é destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos, no Porto de Fortaleza.

A Tergram Terminais de Grãos Fortaleza apresentou a única proposta e arrendou a área MUC01, no Porto de Fortaleza (CE), licitada em agosto de 2021. O valor de outorga apresentado pela proponente naquele certame foi de R\$ 1 milhão. O consórcio é formado pela J. Macêdo, M.

Dias Branco e Grande Moinho Cearense — três das cinco principais empresas de moagem de trigo do Brasil. A expectativa é de movimentação de 14,8 milhões de toneladas.

Com 6.000 metros quadrados, a área será destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, principalmente trigo e grãos no porto organizado de Fortaleza. O contrato prevê concessão de 25 anos, com receita bruta global de R\$ 516,6 milhões.

Após o enquadramento no Reidi, a Tergran deverá informar ao ministério a conclusão do projeto ou o pedido de cancelamento da habilitação, no prazo de 30 dias, a contar da conclusão ou do pedido de cancelamento. A portaria, do ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, foi publicada no Diário Oficial da União desta sexta-feira (29) e já está em vigor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2023

TECHNIPFMC FECHA NOVO CONTRATO COM A PETROBRAS PARA FORNECIMENTO DE TUBOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29/09/2023 - 18:07



FPSO 'Almirante Barroso'

A Petrobras contratou a TechnipFMC para fornecer tubos flexíveis para campos do pré-sal. De acordo com o contrato considerado “significativo” no jargão da TechnipFMC, a empresa projetará e fabricará 14 quilômetros de tubos ascendentes de injeção de gás e fornecerá serviços associados, incluindo embalagem e armazenamento. O acordo significativo se situa entre US\$ 75 milhões e US\$ 250 milhões.

No início deste ano, a TechnipFMC obteve um contrato no valor de até US\$ 500 milhões para fornecer serviços para a Petrobras.

Jonathan Landes, presidente de Subsea da TechnipFMC disse: “Temos uma equipe estabelecida que conquistou a confiança da Petrobras ao longo de muitos anos de colaboração. Estamos muito satisfeitos por trabalhar mais uma vez com um cliente valioso para ajudá-lo a garantir o sucesso em seus projetos.”

No início deste mês, a Petrobras revelou planos para colocar em operação 11 unidades FPSO adicionais na camada pré-sal até 2027, que deverão aumentar a produção, permitindo atingir 2,4 milhões de boe.

A empresa já colocou em produção dois novos sistemas no pré-sal – a P-71 no campo de Itapu e o FPSO "Almirante Barroso" no campo de Búzios – desde dezembro de 2022. A terceira unidade, FPSO "Sepetiba", deverá entrar em operação no campo de Mero até o final deste ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2023

PORTO DO ITAQUI SE PREPARA PARA LANÇAR PROGRAMA DE DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 29/09/2023 - 17:40



O Porto do Itaqui se prepara para lançar o seu plano de descarbonização, pioneiro no Brasil entre os portos. O principal objetivo é reduzir as emissões de gases de efeito estufa em todo o complexo portuário. Sua elaboração é resultado de uma parceria com o Porto de Valência, na Espanha. O plano tem previsão para ser entregue em outubro de 2024.

Como parte do cronograma do contrato, o trabalho conjunto começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo caminhões e veículos que circulam na poligonal do porto, navios e todos os equipamentos portuários. A partir desse estudo, será elaborado todo o plano de descarbonização, que vai orientar ações e investimentos com um direcionamento mais preciso, objetivo e estratégico.

A equipe da Valencia Port visitou todas as empresas que operam no porto do Itaqui. A gerente de meio ambiente, Luane Lemos, acrescentou que o engajamento de todo o complexo é essencial para o sucesso de cada etapa. “É muito importante que todas as empresas dentro do complexo entendam a importância do plano e participem dessa jornada junto conosco”, disse.

“A descarbonização é um projeto muito ambicioso, pois converterá o Porto do Itaqui no primeiro porto brasileiro com esses indicadores definidos e um plano para tratá-los”, reforçou Josep Sanz, coordenador técnico do Porto de Valência.

“O projeto começou no mês de agosto e já estamos trabalhando diretamente com a Emap e as empresas do porto no levantamento das informações que precisamos para calcular a pegada de carbono. Esse cálculo tem previsão de apresentação aqui, no porto, em fevereiro e o projeto se estenderá até outubro do próximo ano, com o plano de descarbonização completo”, finalizou Aurélio Lazaro- Chefe de projeto do Porto de Valência.

“A equipe está fazendo levantamentos dos possíveis impactos ambientais e estratégicos que poderão mitigar esse problema. A partir desses estudos, nós vamos preparar o futuro, ou seja, vamos ter um projeto consciente de descarbonização do Porto do Itaqui, o primeiro porto brasileiro que vai ter esse estudo e que vai começar a implementar a descarbonização”, relatou Marcelo Coelho, diretor de planejamento da Emap.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 29/09/2023

VALE E PETROBRAS ASSINAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES PARA ACELERAR O DESENVOLVIMENTO DE SOLUÇÕES DE BAIXO CARBONO

Da Redação *ECONOMIA* 29/09/2023 - 17:35



O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates (à esquerda), e o presidente da Vale, Eduardo Bartolomeo, assinaram o protocolo de intenções

A Vale e a Petrobras assinaram na quinta-feira (28) protocolo de intenções para desenvolver soluções de baixo carbono, aproveitando a expertise técnica de ambas as empresas e suas sinergias. A parceria tem a duração de dois anos e avaliará oportunidades conjuntas de descarbonização, incluindo o desenvolvimento de combustíveis sustentáveis — como



hidrogênio, metanol verde, biobunkers, amoníaco verde e diesel renovável — e tecnologias de captura e armazenamento de CO₂.

A iniciativa também inclui potenciais acordos comerciais para fornecimento de combustíveis de baixo carbono produzidos pela Petrobras para utilização nas operações da Vale, o que poderá contribuir para o compromisso da empresa em reduzir suas emissões de gases de efeito estufa.

“O Brasil tem todas as condições necessárias para liderar o desenvolvimento em larga escala de soluções de baixo carbono e combustíveis renováveis, como o hidrogênio verde e o verde metanol. A Vale está firmemente comprometida com a redução de sua pegada de carbono e quer ser protagonista nessa jornada, alavancando ações relevantes para a transição energética no Brasil. Esse acordo com a Petrobras se enquadra perfeitamente nesse contexto”, disse Eduardo Bartolomeo, presidente da Vale.

“A parceria da Petrobras com a Vale será estratégica para impulsionar a transição energética do país. São as duas maiores potências brasileiras unindo forças em torno de um propósito comum: desenvolver as soluções mais modernas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa”, afirmou o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates. “Vamos alavancar a capacidade produtiva, a estrutura logística e tecnológica expertise de dois gigantes nacionais para impulsionar a produção e o fornecimento de combustíveis mais eficientes e sustentáveis. Isso é o que podemos chamar de pioneiro na materialização de nossa estratégia de descarbonização, criando demanda e escala para soluções de baixo carbono”, acrescentou.

Essa parceria pode ajudar a Vale a cumprir seu compromisso de reduzir em 33% suas emissões absolutas de escopo 1 e 2. até 2030 e alcançar a neutralidade até 2050.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 29/09/2023