

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 202/2023
Data: 12/12/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
DP WORLD VAI AUMENTAR CAPACIDADE DE TERMINAL NO PORTO DE SANTOS	4
MARINHA LANÇA APLICATIVO PARA REFORÇO DA SEGURANÇA NO MAR EM TEMPO REAL	6
CENTRONAVE QUER DEBATE EM PROJETO DE LEI SOBRE REGULAMENTAÇÃO DA PRATICAGEM	7
EMPRESA COM MELHOR PROPOSTA PARA ESTUDO DE CONTAMINAÇÃO NO PORTO DE SANTOS SERÁ REVELADA NA TERÇA.....	7
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	8
A COP 28 E O LEGADO QUE FICOU PARA O NORDESTE	9
A ÁGUA DA TRANSPOSIÇÃO DO SÃO FRANCISCO CHEGA A CARUARU	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	12
CONSULTA PÚBLICA - REALIZADA AUDIÊNCIA PÚBLICA DE ARR EM RESOLUÇÃO QUE TRATA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES	12
INSTITUCIONAL - ANTAQ SE REÚNE COM ASSOCIAÇÕES DE USUÁRIOS DOS SERVIÇOS REGULADOS PELA AGÊNCIA.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	14
BINACIONALIZAÇÃO - COM NOVIDADES ENTRE MODAIS, TURISMO E COMÉRCIO BRASIL-URUGUAI SERÃO AMPLIADOS..	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
RODOVIAS - ROTA BIOCEÂNICA AVANÇA COM AVISO DE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DA NOVA PONTE ENTRE BRASIL E URUGUAI.....	15
FERROVIAS - MARCO HISTÓRICO, POLÍTICA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS ESTÁ DISPONÍVEL PARA CONSULTA PÚBLICA ATÉ 15 DE DEZEMBRO.....	16
RODOVIAS - MAIS QUE UM PROJETO DE ENGENHARIA, BR-319/AM/RO É PRIORIDADE DE UMA GESTÃO ATENTA À QUESTÃO AMBIENTAL, DEFENDE GEORGE SANTORO	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – MOMENTO DE RECUPERAÇÃO.....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
Luís Correia 1.....	18
Luís Correia 2.....	18
Luís Correia 3.....	19
Luís Correia 4.....	19
Ferrogrão	19
NACIONAL - GOVERNO FEDERAL REALIZA QUATRO LEILÕES DE INFRAESTRUTURA NESTA SEMANA.....	19
NACIONAL - ELDORADO COMEMORA 11 ANOS COM INVESTIMENTOS EM NOVO TERMINAL E INOVAÇÃO	20
NACIONAL - MAPA CRIA PROGRAMA PARA AUXILIAR MUNICÍPIOS IMPACTADOS POR EVENTOS CLIMÁTICOS.....	21
PORTO DE SANTOS - TERMINAL DE VEÍCULOS NO PORTO DE SANTOS ATINGE 3 MILHÕES DE UNIDADES MOVIMENTADAS	22
REGIÃO NORDESTE - SEGUNDA ETAPA DA OBRA DE REVITALIZAÇÃO DO TERMINAL DE GNL DE SUAPE COMEÇA EM 2024	23
MERCOSUL - GOVERNO REINAUGURA AEROPORTO BINACIONAL E LANÇA EDITAL DE DRAGAGEM DE HIDROVIA	24
REGIÃO SUL - PORTOS DE SÃO FRANCISCO E ITAPOÁ SÃO AUTORIZADOS A RECEBER NAVIOS MAIORES	25
MERCOSUL - AUTORIDADES PARTICIPAM DE REINAUGURAÇÃO DO AEROPORTO DE RIVERA.....	26
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
DIESEL RUSSO CONTINUA EM ALTA MESMO APÓS REAJUSTE DA PETROBRAS, DIZ S&P	27
GOVERNO FEDERAL TAXA MÓDULOS SOLARES E TURBINAS EÓLICAS IMPORTADAS.....	29
ELETOBRAS VAI PAGAR R\$ 1,2 BILHÃO À PETROBRAS PARA ENCERRAR PROCESSO JUDICIAL; ENTENDA	30
B3 PREPARA PLATAFORMA DE NEGOCIAÇÃO DE CRÉDITOS DE CARBONO	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	32
RELATOR DA LDO CONTRARIA GOVERNO E DIZ QUE VAI MANTER TEXTO QUE INCLUI SISTEMA S NO ORÇAMENTO	32
AO LADO DE GOVERNADORES, LULA PEDE PRESSÃO A CAMPOS NETO: 'TEMOS QUE MEXER COM O CORAÇÃO DO PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL'	33
SEM ACORDO, PRINCIPAL MEDIDA DE HADDAD PARA ARRECADAÇÃO É NOVAMENTE ADIADA NO CONGRESSO	35
HADDAD VÊ 'GORDURA' PARA CORTAR JUROS E DIZ QUE NÃO HÁ RAZÃO PARA 2024 'SER PIOR' QUE 2023	36
SENADO APROVA PROJETO QUE PERMITE REDUÇÃO DE JORNADA DE TRABALHO SEM PERDA SALARIAL	36
BRASIL LEILOA BLOCOS DE PETRÓLEO PRÓXIMOS DE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL E TERRAS INDÍGENAS. VEJA OS LOCAIS	37



JORNAL DE BRAILIA -BR	39
SENADO APROVA REGULAÇÃO DA PRATICAGEM; TEXTO DESAGRADA SETOR DE NAVEGAÇÃO	39
MINISTÉRIO DIVULGA MINUTA DE POLÍTICA PARA IMPULSIONAR TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR FERROVIAS	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
CAIADO PEDE UNIÃO DE GOVERNADORES CONTRA MP DAS SUBVENÇÕES, PRIORIDADE DE HADDAD	41
ELETOBRAS VAI PAGAR R\$ 1,2 BILHÕES À PETROBRAS PARA ENCERRAR DISPUTA JUDICIAL.....	42
‘QUEREMOS QUE O BRASIL SEJA EXEMPLAR EM SUSTENTABILIDADE’, DIZ CEO DA NESTLÉ PARA AMÉRICA LATINA	43
GIANNETTI: ‘RISCO É QUERER FAZER CRESCIMENTO A FERRO E FOGO, COMO TENTOU A DILMA. E DEU NO QUE DEU’	45
USIMINAS DEVE DESLIGAR ALTO-FORNO DE IPATINGA E CULPA IMPORTAÇÕES DE AÇO DA CHINA	48
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
RUI COSTA E TARCÍSIO ANUNCIAM INVESTIMENTO DE R\$ 10 BILHÕES PARA OBRAS DE MOBILIDADE EM SP	49
GOVERNO PREVÊ R\$ 1 BI EM LEILÃO DE PORTOS	50
QUASE METADE DA VERBA DE RODOVIAS NO NOVO PAC VAI PARA PROJETOS DE BAIXO IMPACTO, DIZ TCU	51
TARIFA DA SABESP VAI CAIR NO PRIMEIRO MOMENTO DA PRIVATIZAÇÃO, E ALTA FUTURA SERÁ INFERIOR À PROJEÇÃO ATUAL, DIZ SECRETÁRIA	53
AGÊNCIA BRASIL - DF	54
POLÍTICOS ACEITAM DEIXAR RIVALIDADE E BUSCAR SOLUÇÕES PARA MACEIÓ	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS	55
GUIA DE ENFRENTAMENTO AO ASSÉDIO NO SETOR AQUAVIÁRIO SERÁ LANÇADO EM MARÇO	55
PL DA PRATICAGEM É APROVADO NA CI SEM ALTERAÇÕES	56
PRATICAGEM: DISCUSSÃO FOI AMPLA E PROFUNDA	57
FROTA OFFSHORE MANTÉM ESTABILIDADE E CHEGA A 416 EMBARCAÇÕES EM OUTUBRO.....	58
PORTOS DE SÃO FRANCISCO E ITAPOÁ JÁ PODEM RECEBER NAVIOS MAIORES	60
IPIRANGA INICIA COMERCIALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEL MARÍTIMO COM ABASTECIMENTO EM ÁGUAS NO RIO DE JANEIRO	60
CRESCER PRESENÇA DE ETCs FLUTUANTES NA BACIA AMAZÔNICA.....	61
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DP WORLD VAI AUMENTAR CAPACIDADE DE TERMINAL NO PORTO DE SANTOS

Empresa investe R\$ 200 milhões em obras, com previsão de um salto na movimentação de contêineres na Margem Esquerda

Por: Ted Sartori



Terminal do Porto de Santos iniciou operações com contêineres e carga geral em um cais de 653 metros e capacidade para 1,2 milhão de TEU, mas ampliações não pararam Foto: Divulgação/DPW

O investimento em infraestrutura é o foco da DP World na Margem Esquerda do Porto de Santos, onde está instalada há uma década. Serão R\$ 200 milhões destinados às obras de ampliação e modernização para aumento da capacidade de movimentação anual - de 1,2 milhão de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) para 1,4 milhão de TEU - e expansão do

cais - que sairá de 1,1 mil metros para 1.290 metros, sendo 150 metros para o lado oeste e 40 metros para o leste. A previsão de conclusão das obras é em 2024.

“Em uma década de operações, temos muitas conquistas a celebrar no Brasil. Recentemente anunciamos uma nova expansão que reflete a posição do Porto de Santos como uma importante artéria de transporte e logística na região”, afirma o diretor-presidente da DP World, Fabio Siccherino.

O executivo explica que a localização da empresa é uma grande vantagem – com área excedente e acesso ferroviário – para expandir a capacidade e explorar a multimodalidade.

“Isso nos dá flexibilidade para desenvolver novos projetos que darão suporte à nossa estratégia de diversificação de cargas, e logística end-to-end para atender os setores da economia nacional e posicionar os produtos brasileiros para serem mais competitivos no mercado global”, afirma Siccherino.

O terminal de Santos iniciou as operações com contêineres e carga geral em um cais de 653 metros e capacidade para 1,2 milhão de TEU. Com o passar dos anos, teve sua estratégia de diversificação iniciada e, em 2020, deu um grande passo ao inaugurar um complexo para movimentação de celulose, o da Suzano. Para a operação, ampliou seu cais, que atingiu 1,1 mil metros, além de construir um armazém de 35 mil metros quadrados, integrado a uma pera ferroviária de mais de 4 mil metros.

Ao longo desses 10 anos, foram operados mais de 5,2 mil navios entre operações de contêiner, celulose e cargas break bulk (não contentorizadas, de grandes dimensões e pesos); mais de 7,4 milhões de TEU; mais de 9,5 milhões de toneladas de fardos de celulose; mais de 123 mil TEU de cargas crossdocking (sistema que visa eliminar ou reduzir ao máximo a etapa de estocagem); e mais de 4 milhões de transações de gate. Mais de R\$ 3 bilhões foram investidos no País nesse período, enquanto o número de funcionários cresceu 248%.

Eletrificação

Outra novidade recente é que o terminal iniciou a eletrificação de seus RTGs (guindaste utilizado para movimentação de contêineres).



O projeto prevê a adaptação de 22 equipamentos, que funcionam à base de diesel. Cinco serão adaptados ainda neste ano e o restante em 2024. Com a mudança, o consumo de diesel do terminal será reduzido em até 60%. Atualmente, novos equipamentos adquiridos já são alimentados por energia renovável.

“Além da diminuição do consumo de diesel, vai haver melhorias em custo de manutenção, por exemplo. Tudo isso faz parte do projeto de descarbonização”, completa Siccherino.

Globalmente, o Grupo DP World está investindo mais de US\$ 500 milhões para reduzir 700 mil toneladas de carbono em cinco anos. “A meta é chegarmos ao carbono neutro em 2040 e ao zero, em 2050”.

Agenda ambiental

Desde que começou a operar no Brasil, a DP World desenvolve a execução de práticas ESG, que inclui ações ligadas aos eixos ambiental, social e governança, conforme preconiza a sigla em inglês.

Nesses 10 anos, a empresa investiu mais de R\$ 12 milhões em mais de 30 projetos voltados à fauna e flora da região e realizou o salvamento de mais de 35 mil plantas e sementes, com reaproveitamento da biomassa e resíduos vegetais e monitoramento de restingas e manguezais.

Além disso, promoveu o monitoramento e o manejo da fauna terrestre presente na região onde o terminal foi construído, visando preservar as espécies em locais autorizados pelo Ibama e a conservação de mais de 50 hectares manguezal e restinga no entorno.

Em 2022, tornou-se o primeiro terminal portuário do Brasil a não destinar resíduos para aterros sanitários após a implementação do projeto Aterro Zero. Ele tem como objetivo reaproveitar todos os resíduos gerados no local, com destaque para os não-recicláveis, que se transformam em energia sustentável para atividades já existentes da indústria. Desde o início, mais de 500 toneladas de resíduos sólidos deixaram de ser enviadas a aterros sanitários.

Mulheres

O incentivo ao empoderamento feminino é outro tema tratado com importância na empresa. Atualmente, o terminal é um dos que mais emprega mulheres em suas atividades no Porto de Santos. São mais de 200 em todos os departamentos da DP World, inclusive áreas operacionais - atualmente, a DP World possui 1.400 integrantes diretos e outros 5 mil indiretos.

O terminal conta com mulheres em funções pioneiras no setor portuário, como as primeiras operadoras de portêiner e de costado da região portuária. Há também programa interno de mentoria, o Mentor Her, para formação e preparação de mulheres de liderança na empresa.

“São projetos voltados ao meio ambiente e outros para apoiar a diversidade, São ações tomadas localmente, muito capitaneadas por nossa estrutura global. O ambiente portuário sempre teve presença masculina disparada. Temos conseguido fazer mudanças e o caminho a percorrer ainda é longo, mas temos quebrado muitos paradigmas e temos nos destacado por isso”, explica o diretor-presidente Fábio Siccherino.

Esporte e cultura

O apoio ao esporte e à cultura também estão no alvo da DP World na Baixada Santista.

Os aportes chegam a quase R\$ 5 milhões desde 2015, via destinação de recursos ao Programa Municipal de Incentivo Fiscal de Apoio ao Esporte (Promifae), com mais de 60 projetos apoiados em modalidades como ginástica artística, canoagem, futsal, crossfit, vôlei, triatlo, natação, surfe, skate, pedestrianismo e ciclismo e, mais recentemente, projetos culturais dedicados à música, arte, literatura, dança e teatro, por intermédio do Programa Municipal de Incentivo Fiscal de Apoio à Cultura (Promicult).

Para realização no próximo ano, a importância ultrapassa R\$ 1 milhão de investimentos em projetos esportivos e culturais via Promifae e Promicult.

“Temos feito essa série de investimentos para justamente dar esse retorno à sociedade e contribuir com esse crescimento. São incentivos que a DP World, em nível global, tem feito e nós temos desenvolvido como prática desde que começamos a operar, há 10 anos”, afirma o diretor-presidente Fábio Siccherino.

A linha de investimentos nesses setores seguirá firme, de acordo com o dirigente da DP World. “O resultado tem sido bom. Nosso incentivo a essas questões de cultura e esporte estão bem alinhadas à nossa estratégia como contribuição à sociedade”, reforça.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/12/2023

MARINHA LANÇA APLICATIVO PARA REFORÇO DA SEGURANÇA NO MAR EM TEMPO REAL

Denominado Navseg, o app é gratuito e está disponível para Android e IOS

Por: Bárbara Farias



Em novembro, três turistas que ficaram à deriva após pane em barco e foram resgatados pela Marinha; eles não usavam o aplicativo Navseg
Foto: Alexander Ferraz/AT

A Marinha do Brasil lançou um aplicativo com o objetivo de reforçar a segurança da navegação em todo o Brasil, que permite o monitoramento de embarcações em tempo real. Denominado Navseg, o app é gratuito e está disponível para Android e IOS, podendo ser utilizado por qualquer pessoa que navegar no mar.

O comandante pode informar os dados da embarcação e o plano de viagem por meio do aplicativo. Com os dados registrados no sistema, a Capitania dos Portos passa a monitorar o trajeto em tempo real, acompanhando os movimentos da embarcação desde a sua partida até a chegada ao destino.

“O Navseg vem ao encontro do ambiente digital que nós temos hoje em diversos segmentos. Ele proporciona ao navegador uma oportunidade de fazer o planejamento da navegação. As informações preenchidas no app vão direto para a central da Marinha, mas eu quero destacar que esse acompanhamento é sigiloso”, explicou o comandante da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá.

Robledo ressaltou que “se houver algum problema de máquina ou a embarcação não chegar no destino no horário determinado, a Marinha rapidamente consegue localizar essa embarcação e prestar socorro”.

O capitão dos portos reiterou que o aplicativo “sem dúvida, vem reforçar a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana”.

Atenção

Robledo orientou: “Seja para um passeio ou para uma atividade profissional, o mar é um ambiente que a gente precisa respeitar, usar de forma consciente, sustentável. O Navseg vem ao encontro de toda essa atividade de segurança. A Marinha está sempre pronta para ajudar quando for necessário”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/12/2023

CENTRONAVE QUER DEBATE EM PROJETO DE LEI SOBRE REGULAMENTAÇÃO DA PRATICAGEM

Projeto prevê regulação da atividade, serviço obrigatório para a condução de navios nos portos

Por: *A Tribuna Digital - SP*



Profissional sai da lancha e embarca no navio em movimento: praticagem é a atividade que conduz os navios na entrada e saída dos portos Foto: *Vanessa Rodrigues/AT*

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa as 19 maiores empresas de navegação de longo curso atuando no Brasil, apresentou, nesta segunda (11), solicitação para que o Senado realize audiência pública antes de prosseguir com a votação do projeto de lei (PL) que prevê a regulamentação econômica da praticagem, serviço obrigatório para a condução de navios nos

portos.

Aprovado na Câmara dos Deputados em regime de urgência no dia 21 de novembro, o PL também está em ritmo acelerado no Senado. Na avaliação do Centronave, a velocidade de avaliação poderá prejudicar o setor de navegação ao manter pontos dos quais são contrários no texto atual. “A praticagem no Brasil constitui o maior custo portuário na escala dos navios. No transporte de passageiros, é de três a quatro vezes maior que a média mundial”, diz a entidade.

“O serviço é prestado em regime semelhante a um monopólio não regulado, o que já foi reconhecido pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Apesar disso, pelas regras atuais, há uma estreita margem de negociação. Caso seja aprovada a regulação econômica da praticagem nos moldes do mencionado PL, o País enfrentará o agravamento da assimetria existente em favor da parte que já detém o maior poder de barganha por exercer atividade essencial de contratação mandatória - os práticos”, afirma o Centronave.

Agora o PL passará pela análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado. “Não vemos justificativa para apenas uma tramitação acelerada na Comissão de Infraestrutura. O tema é de interesse também das Comissões de Assuntos Econômicos e de Relações Exteriores. É necessário que essas comissões sejam ouvidas, assim como é necessária a realização de audiência pública para aprofundamento do debate”, acrescenta.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 12/12/2023

EMPRESA COM MELHOR PROPOSTA PARA ESTUDO DE CONTAMINAÇÃO NO PORTO DE SANTOS SERÁ REVELADA NA TERÇA

Autoridade Portuária de Santos abre sessão virtual do pregão eletrônico às 10 horas

Por: *Bárbara Farias*

A empresa que apresentou a melhor proposta para realizar estudo de identificação de áreas potencialmente contaminadas em 11 regiões da poligonal do Porto de Santos será revelada nesta terça-feira (12) pela Autoridade Portuária de Santos (APS). A sessão virtual do pregão eletrônico será aberta às 10 horas. A concorrência é pelo menor preço oferecido e o contrato terá vigência de 18 meses.

A APS abriu o certame no dia 13 de novembro. Ao todo, nove empresas apresentaram as propostas que foram abertas na última quarta-feira (7). “A partir da melhor oferta, a licitante terá prazo para

enviar a documentação prevista. A APS avaliará a regularidade documental da licitante e a exequibilidade da proposta apresentada, e abrirá prazo para impugnação às demais licitantes”, informou a APS em nota.



O Valongo é um das 11 áreas que serão analisadas
Foto: Silvio Luiz

O link da sessão virtual do pregão não foi informado pela gestora do Porto de Santos.

A APS esclareceu ainda que “não há suspeita de contaminação”. A contratação é “uma das condicionantes exigidas pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para a Licença de Operação do Porto de Santos 1.382/2017.

Segundo a APS, o Programa de Monitoramento de Passivos Ambientais engloba a atualização constante do diagnóstico do Estudo Ambiental para Regularização do Porto de Santos. O objetivo é a identificação de alterações da qualidade de solos e de águas subterrâneas, na área do Porto Organizado, que possam incorrer em risco ecológico e à saúde humana. “A divisão do Porto Organizado visa meramente otimizar a realização dos estudos em áreas geográficas delimitadas”.

Serão analisadas áreas localizadas nas seguintes regiões em Santos: Alemoa, Saboó, Valongo, Paquetá, Outeirinhos, Macuco, Estuário, Ponta da Praia, Ilha Barnabé. Também estão previstas análises na Margem Esquerda do Porto, em Guarujá, e na área da Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga.

Contrato

O contrato terá vigência de 18 meses, podendo ser prorrogado até o limite de cinco anos. Quanto ao valor do contrato, a Autoridade Portuária informou que “é sigiloso, em vista da apresentação das propostas das licitantes, cuja disputa se dá pelo oferecimento do menor preço global do serviço”.

Contaminação

Perguntada sobre os tipos de contaminação em potencial, a APS informou que “são ‘aqueles que a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) define como substâncias químicas de interesse’, como solventes halogenados, chumbo ou mercúrio, entre outros”.

De acordo com a APS, após a conclusão do estudo, o objetivo é o gerenciamento das áreas identificadas.

A APS lembrou ainda que um “outro levantamento preliminar foi feito na época de elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) há mais de 10 anos. A APS também exige dos arrendatários o estudo para o encerramento de atividades (quando está para terminar um arrendamento portuário), ou quando há alguma suspeita de contaminação”.

Por fim, a gestora do Porto de Santos esclareceu que “a partir desse levantamento, se houver algum nível de suspeita, deve ser dado andamento no estudo de investigação confirmatória, com análise do solo e da água subterrânea”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/12/2023

A COP 28 E O LEGADO QUE FICOU PARA O NORDESTE

Na COP 28, o Consórcio Nordeste e as comitativas dos Estados da região mostraram a importância de ter projetos sustentáveis no bioma da caatinga

Por **Ângela Fernanda Belfort**



A secretária do Meio Ambiente de Pernambuco, Ana Luíza Ferreira, fala sobre o legado que a COP 28 deixa para o Nordeste. Foto: Assessoria/ Divulgação

A Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças do Clima de 2023 (COP 28) deixou como legado para os Estados do Nordeste o reconhecimento da caatinga – bioma típico do semiárido nordestino – e a sinalização de que a transição energética – que vem por aí – tem que ser justa, segundo as secretárias que respondem pelas áreas do Meio Ambiente e Sustentabilidade nos Estados de Pernambuco, Ana Luíza Ferreira, e do

Ceará, Vilma Freire. O evento se encerra nesta terça-feira (12) em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos.

O evento contou com uma vigorosa participação dos Estados do Nordeste representadas por governadores, secretários estaduais ligados às áreas de meio ambiente, sustentabilidade e desenvolvimento econômico. “Foi importante o esforço grande para posicionar a caatinga num País em que, devido às atenções internacionais, os recursos se voltam muito naturalmente para a Amazônia. A gente tem um bioma riquíssimo em diversos aspectos e até hoje não atraiu recursos compatíveis com essa riqueza. Acredito que conseguimos deixar este legado dessa voz pela caatinga”, resumiu a secretária de Meio Ambiente, Sustentabilidade e de Fernando de Noronha de Pernambuco, Ana Luíza Ferreira.

A iniciativa de divulgar a caatinga foi do Consórcio Nordeste e contou com o apoio das várias comitativas dos Estados, como a da Paraíba – cujo governador é presidente do Consórcio Nordeste -, da de Pernambuco e do Ceará. “Os governadores Elmano de Freitas (do Ceará), Raquel Lyra (de Pernambuco) e Jerônimo Rodrigues (da Bahia) tiveram oportunidade de participar e mostrar que o fundo (da caatinga) é um instrumento econômico capaz de mobilizar recursos para a conservação ambiental e desenvolvimento da bioeconomia”, comentou a secretária do Meio Ambiente do Ceará, Vilma Freire. No dia 31 de outubro último, o Consórcio Nordeste propôs a criação de um fundo para a caatinga similar ao fundo que já existe para a Amazônia.

“As discussões internacionais demonstraram a urgência de utilizar soluções baseadas na natureza para impulsionar uma bioeconomia capaz de agregar o desenvolvimento econômico ao aumento de serviços ecossistêmicos. Neste painel, ficou claro que, no caso do Nordeste, a solução parte do fundo da caatinga”, defendeu Vilma Freire.

Energias limpas e a COP 28

Inicialmente, a expectativa era de que o relatório final da COP 28 citasse a previsão de eliminar o uso dos combustíveis fósseis, que contribuem para o aquecimento global. Pelo que foi divulgado até ontem o documento vai falar da necessidade de substituir os combustíveis fósseis. Outro termo muito discutido durante o evento foi a transição energética. “A estrela desta transição energética vai ser a energia renovável justa. O grande diferencial não é só a transição energética, mas o que isso está deixando de justiça climática nos territórios”, comentou Ana Luíza Ferreira.

Durante a COP 28, O governo de Pernambuco lançou um documento chamado Estratégia de Hidrogênio Verde do Estado durante o evento e também passou a ser signatário do Race to Resilience, coalizão de entidades, governos e empresas com foco no desenvolvimento de estratégias e metas de adaptação às mudanças climáticas, estabelecendo emissões zero de carbono até 2050. “O Estado já tem um plano de descarbonização. O mundo todo precisa de ações de mitigação, que é

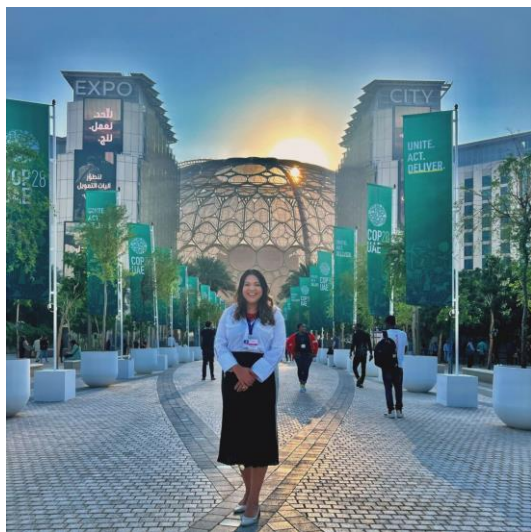
a redução das emissões dos gases que provocam o efeito estufa. Mas os países em desenvolvimento, como o Brasil, e muito em especial o Nordeste e Pernambuco, precisam se voltar para as ações de adaptação às mudanças climáticas. Com o Race, a nossa intenção é ampliar o olhar para a adaptação”, disse Ana Luiza.

Segundo a secretária pernambucana, a primeira iniciativa é trazer para o plano de descarbonização e adaptação às secretarias que não são grandes emissoras, mas constroem uma infraestrutura pública significativa e agora essas infraestruturas precisam ter olhar de adaptação e resiliência. Ela citou, como exemplo, as secretarias de mobilidade, infraestrutura, saúde e educação. Os parceiros da Race to Resilience trabalham com uma meta de tornar 4 milhões de pessoas em todo o mundo mais resilientes aos impactos das alterações climáticas até 2030.

Ainda durante o evento, Ana Luiza informou que Pernambuco foi selecionado pelo UK Pact, uma iniciativa do governo do Reino Unido (UK) para receber R\$ 2 milhões para estruturar projetos que depois possam ser financiados por fundos do Reino Unido ou “potencialmente” pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que está com recursos para bons projetos. “Agora, a tarefa é desenvolver bons projetos de infraestrutura verde e resiliente para ampliar a adaptação às mudanças climáticas”, concluiu Ana Luiza.

A transição energética e o Ceará

Uma das palavras de ordem da COP 28 foi a transição energética justa. “Isso nos trouxe uma clareza nos benefícios de tratarmos este tema de uma maneira mais transversal. Aqui, tem representantes das indústrias, empresas, academia, outros governos, entidades da sociedade civil e foram apresentadas metas para um meio ambiente mais equilibrado. O Ceará já vem fazendo na transição energética o que a COP 28 apontou como caminho”, resumiu a secretária do Meio Ambiente do Ceará, Vilma Freire.



A secretária do Meio Ambiente do Ceará, Vilma Freire, afirma que a COP 28 trouxe mais clareza de como a transição energética é um tema transversal. Foto: Divulgação

O Ceará é um dos grandes produtores de energia eólica e está se preparando para ser um grande produtor de hidrogênio verde, que só pode ser fabricado a partir de energia limpa, como a eólica ou a solar. “Na COP 28, se consolidou que o Nordeste vai ser, muito em breve, um fornecedor de energias limpas. Estamos à frente de muitos outros Estados do Brasil e até de países. O Nordeste possui características parecidas e está se unindo para consolidar tecnologias, procedimentos na geração de energia limpa competitiva”, contou Vilma, acrescentando

que cada Estado tem a sua peculiaridade.

Segundo Vilma, a transição energética precisa ser diversificada e cada atividade sendo complementar a outra. “Dessa forma, se cria mais resiliência e diminui as vulnerabilidades frente à crise climática. O Ceará está liderando e já tem 35 memorandos de entendimento assinados com grandes empresas, entre elas uma planta licenciada para produzir hidrogênio verde a partir de 2024”, comentou. O governador do Ceará, Elmano de Freitas, participou de painéis na COP 28 falando da transição energética e o papel que o hidrogênio verde pode ter nesse contexto.

A expectativa é de que o relatório final da COP 28 sugira que ocorra que seja triplicada, rapidamente, a capacidade de produção de energia renovável em nível mundial, que seja reduzido o uso do carvão e sejam criados sistemas usando combustíveis com zero carbono ou baixo teor de carbono até meados deste século.

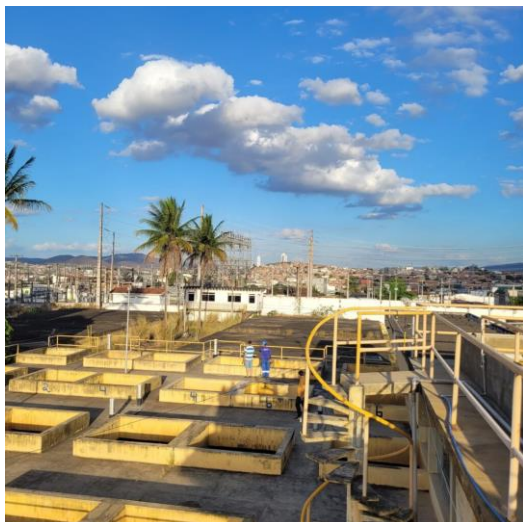
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 12/12/2023

A ÁGUA DA TRANSPosição DO SÃO FRANCISCO CHEGA A CARUARU

Dez anos depois de iniciada a sua construção, a Adutora do Agreste está com 79% de execução devido ao atraso de verbas de várias gestões federais

Por **Ângela Fernanda Belfort**



Em fase de testes, a água bruta do São Francisco chegou, pela primeira vez, na Estação de Tratamento de Água do Petrópolis, em Caruaru, no Agreste de Pernambuco. Foto: Assessoria/Compesa

Em fase de testes, a água da transposição do Rio São Francisco chegou, pela primeira vez, neste domingo (10), à Estação de Tratamento de Água do Petrópolis, em Caruaru, no Agreste de Pernambuco, região de pior déficit hídrico do Estado. Em fase de testes, a água bruta que está chegando a Caruaru é captada no Eixo Leste da transposição que está 100% pronto desde 2017.

No entanto, para a água ir do Canal Leste ao Agreste, teria que passar, primeiro, pelo Ramal do Agreste, – que só foi concluído pelo governo federal em outubro de 2021 – e depois pela Adutora do Agreste, que teve a sua primeira etapa da construção iniciada em 2013 e até hoje não foi totalmente concluída, principalmente por falta de repasse dos recursos em várias gestões do governo federal.

Por enquanto, a água que está sendo transportada pela Adutora do Agreste está vindo da Adutora do Moxotó. A expectativa é de que a água venha pelo Ramal do Agreste até o final deste ano. A Adutora do Agreste começa em Arcoverde e terá 796 km de extensão, quando a primeira etapa das obras for concluída. Na atual fase de testes, serão beneficiadas oito cidades do Agreste, incluindo Caruaru e São Caetano.

Segundo informações da Compesa, a partir de agora, a água será tratada e distribuída à população de Caruaru, sendo realizados os ajustes operacionais necessários na adutora e na estação de tratamento de água. Também serão realizados testes nos sistemas que abastecem as demais cidades que vão receber a água do São Francisco nesta etapa.

De acordo com a Compesa, a nova captação de água do Ramal do Agreste, localizada entre os municípios de Arcoverde e Pesqueira, vai beneficiar cerca de 650 mil pessoas em oito cidades. Além de Caruaru e São Caetano, também vão receber a água do Velho Chico: Pesqueira, Alagoinha, Sanharó, Belo Jardim, São Bento do Una e Tacaimbó. “Estamos intensificando os trabalhos, com equipes montadas em esquema de revezamento, a fim de que o novo trecho entre em operação com a maior brevidade possível”, enfatiza o presidente da Compesa, Alex Campos.

O Eixo Leste da transposição do São Francisco foi inaugurado às pressas em 2017 numa das secas mais severas que atingiu a região. No Eixo Leste, a água é captada em Floresta, Sertão Central de Pernambuco, e seguia até a cidade de Monteiro, na Paraíba. Naquela época, não existiam o Ramal do Agreste nem a Adutora do Agreste para a água chegar no Agreste pernambucano.

Ainda sobre o abastecimento no Agreste, o presidente da Compesa afirmou que “esperamos, em breve, fazer a entrega desta etapa da Adutora do Agreste, mas sem perder de vista os testes de outras duas grandes obras que beneficiarão o Agreste, falo das adutoras de Serro Azul e do Alto Capibaribe, cujas águas começam a chegar na casa da população ainda no primeiro semestre de 2024”.

Estas duas últimas obras vão permitir que a água da Zona da Mata chegue ao Agreste pernambucano, onde as estiagens são cíclicas. Ainda de acordo com informações da Compesa, concluída esta fase, em que são beneficiadas oito cidades, as intervenções da Adutora do Agreste continuarão até a finalização da primeira etapa, empreendimento que absorverá R\$ 2 bilhões, garantindo 2 mil litros de água por segundo para 23 cidades do Agreste e Sertão.

Alex Campos disse também que as obras da primeira fase da Adutora do Agreste estão com um percentual de 79% de execução. Ele não disse quando esta primeira etapa vai ser concluída e a obra depende de recursos federais para ser finalizada.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 12/12/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

CONSULTA PÚBLICA - REALIZADA AUDIÊNCIA PÚBLICA DE ARR EM RESOLUÇÃO QUE TRATA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

A Avaliação analisa impactos trazidos até o momento na Resolução que busca entregar maior eficiência ao mercado



O diretor Wilson Lima Filho foi responsável por presidir a audiência

Brasília 12/12/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta segunda-feira (11), a Audiência Pública 06/2023, referente à proposta de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) da Resolução-ANTAQ 62/2021.

A regulação, dentre outras atribuições, tem como objetivo reduzir a assimetria de informação no tocante à sobre-estadia de contêineres. Especialmente nos artigos 19 a 21 que estabeleceram algumas regras a fim de entregar maior eficiência ao mercado, a exemplo do dever de transparência e publicidade, marco temporal do início e do fim da contagem de free time e situações em que a contagem desse prazo é suspensa.

A audiência pública foi presidida pelo relator da ARR, diretor Wilson Lima Filho. Em seu discurso de abertura, o almirante explicou que a ANTAQ se debruçou sobre o assunto, demonstrando preocupação em ouvir os interessados. Ele lembrou que, além da Audiência Pública, foi realizada uma Reunião Participativa no Rio de Janeiro para tratar do tema. Para saber mais sobre essa reunião, clique aqui.

“A ARR é uma importante ferramenta destinada a aperfeiçoar a ação regulatória da Agência. O nosso principal foco é a melhoria regulatória, avaliando de maneira transparente e com base em evidências e ações de regulação. Tanto a Reunião Participativa quanto esta audiência pública tem como objetivo promover melhorias na resolução. Relembro que a melhor maneira de regular é conhecendo e ouvindo o regulado”, disse.

Ao todo foram quatro contribuições feitas ao longo da audiência. O período de contribuições, por sua vez, seguirá até o dia 30 de dezembro. Saiba mais sobre a Consulta Pública aqui.

A modalidade de ARR da ANTAQ foi estabelecida pela Resolução Normativa ANTAQ 55/2021 e faz parte da Agenda de Trabalho de ARR aprovado pelo Acórdão 454-2022-ANTAQ.

No documento em questão serão analisados os conceitos de sobre-estadia; Apresentação do histórico e o "porquê" de estar se realizando esta avaliação, com o enfoque na temática; Avaliação da racionalidade da norma, objetivando-se avaliar, a partir do problema regulatório previamente identificado os possíveis impactos das opções de ação que foram adotados para se mensurar o alcance dos objetivos pretendidos.

Também serão apresentados alguns achados a partir do estudo elaborado pela área técnica da ANTAQ, o que reafirma o compromisso da autarquia em aprimorar sua regulação, em linha com o conceito de boas práticas e regulação assertiva.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 12/12/2023

INSTITUCIONAL - ANTAQ SE REÚNE COM ASSOCIAÇÕES DE USUÁRIOS DOS SERVIÇOS REGULADOS PELA AGÊNCIA

Na última quinta-feira (07), reuniram-se com dirigentes da ANTAQ representantes de associações de usuários dos serviços regulados pela Agência



O diretor Wilson Lima Filho se reuniu com representantes dos usuários para debater temas do setor

Brasília 11/12/2023 - O diretor Wilson Lima Filho, acompanhado por integrantes da Superintendência de Fiscalização e da Superintendência de Regulação da autarquia, receberam o grupo composto por representantes das entidades Logística Brasil, Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio de Janeiro – SINDAERJ, Associação dos

Exportadores de Açúcar e Alcool – AEXA, Associação Nacional dos Exportadores de Algodão – ANEA, Conselho dos Exportadores de Café do Brasil – CECAFÉ, Associação dos Exportadores de Arroz – ABIARROZ e Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais – ABIOVE).

Durante o encontro, foram abordados temas de interesse dos usuários que têm impactado as relações comerciais entre os prestadores e tomadores de serviços portuários e de transporte marítimo, tais como: inspeção não invasiva de contêineres, sobre-estadia de contêineres, despacho sobre águas e possível revisão da Resolução ANTAQ nº 62, de 2021.

A ANTAQ e os usuários tiveram, ainda, um debate franco sobre registro de denúncias. A respeito do assunto, Lima Filho pontuou que, para a Agência, é muito difícil materializar eventuais infrações de prestadores de serviços portuários e de navegação sem que seja instada pelos usuários.

“Temos na Agência todos os instrumentos normativos (regulatórios e fiscalizatórios) para inibir condutas abusivas. Ressalto aqui a possibilidade de se resguardar o sigilo em relação aos denunciante a fim de evitar eventuais retaliações”.

Os representantes dos usuários, ao elogiar a disposição da Agência em escutá-los e dar os encaminhamentos possíveis aos seus pleitos, sugeriram a realização de encontros periódicos com representantes da autarquia de forma a envolver cada vez mais usuários nas discussões.

“Encontros como este são de extrema relevância para que a Agência aprimore seu arcabouço regulatório, a fim de a dar segurança jurídica aos agentes econômicos envolvidos, sempre preservado o interesse nacional”, declarou Lima Filho no encerramento da reunião.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 12/12/2023

 Presidência da República

Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

BINACIONALIZAÇÃO - COM NOVIDADES ENTRE MODAIS, TURISMO E COMÉRCIO BRASIL-URUGUAI SERÃO AMPLIADOS

Ministro Silvio Costa Filho participou da reinauguração do primeiro aeroporto binacional da América Latina que trará benefícios aos turistas brasileiros; titular do MPor assinou edital para dragagem da Lagoa Mirim



Reinauguração do primeiro aeroporto binacional da América Latina - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

reinauguração do primeiro aeroporto binacional da América Latina. Na ocasião, estiveram presentes também o presidente do Uruguai, Luis Lacalle Pou, o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, o ministro-chefe da Secretaria de Comunicação Social, Paulo Pimenta, e o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite.

Em obras desde o início deste ano, o terminal aeroportuário internacional de Rivera teve seu terminal de passageiros ampliado e modernizado, proporcionando mais comodidade e conforto aos viajantes. No total, o governo uruguaio investiu cerca de US\$ 13 milhões de dólares em melhorias.

Mais do que estreitar os laços comerciais entre Brasil e Uruguai, a reabertura do terminal, que fica a cerca de 12 quilômetros de Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, para receber voos comerciais é sinal de novas rotas para os brasileiros que pretendem visitar o país celeste, com redução no valor das tarifas.

Silvio Costa Filho ressaltou que o desafio da aviação civil brasileira é ampliar as operações e o número de passageiros transportados em rotas para o Mercosul.

“No ano passado, nós tivemos o fluxo de mais de 360 mil passageiros brasileiros entre Brasil e Uruguai. Em 2023, a nossa meta é concluir com mais de 550 mil pessoas transportadas até o final do ano, um aumento de mais de 50% em comparação com o mesmo período de 2022”, ponderou.

Tarifas mais acessíveis

A área onde está instalada o aeroporto de Rivera possui potencial para se tornar um polo de desenvolvimento e integração regional entre os dois países. A binacionalização do aeroporto de Rivera garante uma série de benefícios para os viajantes brasileiros. Além de promover maior oferta de voos entre os dois países, o acordo entre o Governo Federal, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e o governo do Uruguai prevê a equiparação de tarifas aeroportuárias aos



valores de operações aéreas domésticas. Desta forma, a taxa de embarque do passageiro que voar do Brasil com destino a Rivera será semelhante à tarifa praticadas em rotas nacionais.

Integração pelas águas

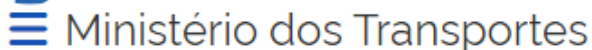
Além de expandir as operações de turismo e econômicas com o Uruguai pelo modal aéreo, durante a reinauguração do aeroporto de Rivera, Costa Filho assinou o edital da licitação da dragagem da Lagoa Mirim/Lagoa dos Patos, também conhecida como hidrovia Brasil-Uruguai. Inserida no Novo Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC), o projeto está inserido no Novo PAC e deve ter investimento de aproximadamente R\$ 42 milhões e prazo de execução de 23 meses.

O projeto binacional de transporte hidroviário é constituído por trechos de sete rios e tem extensão total de 1.860 quilômetros. A navegação pelo canal fluvial permitirá o escoamento de cargas pelo Porto de Pelotas, liberando cargas por rotas no Oceano Atlântico.

“Essa obra vai ajudar no escoamento da nossa produção, ampliar as exportações com os demais países da América Latina e fazer com que os nossos portos possam ampliar as atividades logísticas”, concluiu.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF

Data: 12/12/2023



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RODOVIAS - ROTA BIOCEÂNICA AVANÇA COM AVISO DE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DA NOVA PONTE ENTRE BRASIL E URUGUAI

Texto foi publicado nesta terça-feira (12), no Diário Oficial da União (DOU). Estrutura sobre o Rio Jaguarão aumentará a integração entre os países

O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, publicou no Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira (12), o aviso de licitação para o edital de contratação da empresa que ficará responsável pela elaboração dos projetos básico e executivo, e pela execução das obras da segunda ponte internacional sobre o Rio Jaguarão. A estrutura vai ligar o Brasil, por Jaguarão, no Rio Grande do Sul, ao Uruguai, pela cidade de Rio Branco. O lançamento do edital está previsto para 21 de dezembro, e poderá ser acessado pelos sites www.dnit.gov.br ou www.gov.br/compras/pt-br/.

Com 419 metros de extensão e 12,7 quilômetros de acessos no lado brasileiro, a nova travessia será fundamental para a circulação de moradores da região e turistas, assim como estratégica à circulação de produtos entre Brasil e Uruguai. Com ela, o trânsito pesado da ponte Barão de Mauá – única ligação rodoviária entre os municípios atualmente - será desviado.

Integração

A estrutura também é fundamental para pensar soluções para aumentar a integração entre as nações da América do Sul por meio de rotas rodoviárias entre os oceanos Atlântico e Pacífico. “O desenvolvimento de rotas bioceânicas é fundamental para que estejamos próximos, integrados, com mais facilidade no tráfego de pessoas e de cargas, e com as relações comerciais ainda mais estreitas, como forma de aumentar a competitividade e o desenvolvimento econômico do Mercosul”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A iniciativa da segunda ponte sobre o Rio Jaguarão havia sido articulada entre os governos do Brasil e do Uruguai em janeiro, durante reunião bilateral em Montevideu, capital uruguaia. Em maio, durante a Cúpula Anual 2023 do Fórum Internacional de Transportes (ITF – Transport Enabling Sustainable Economies), na Alemanha, o ministro Renan Filho defendeu que, sob a ótica brasileira,

será essencial trabalhar em conjunto com os países vizinhos por um plano de transportes integrado, que considere a realidade de cada nação.

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

Data: 12/12/2023

FERROVIAS - MARCO HISTÓRICO, POLÍTICA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS ESTÁ DISPONÍVEL PARA CONSULTA PÚBLICA ATÉ 15 DE DEZEMBRO

Minuta do decreto que institui a política poderá receber contribuições da sociedade por meio da plataforma **Participa + Brasil** - <https://www.gov.br/participamaisbrasil/politica-do-transporte-ferroviario-de-passageiros-ptfp>

Interessados em contribuir com a Política de Transporte Ferroviário de Passageiros terão até sexta-feira (15) para enviar contribuições à minuta do decreto que institui a política, disponível no site Participa + Brasil.

Fundamental para fomentar o desenvolvimento do setor ferroviário, a proposta visa a ampliação da operação na malha ferroviária já existente e também a melhoria da infraestrutura que, atualmente, é usada sobretudo para o transporte de carga.

"Um dos princípios da política é promover uma infraestrutura sustentável, com segurança, qualidade e eficiência. Nossos objetivos são atrair o investimento privado para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, além de impulsionar a indústria e a operação do setor", afirmou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

Retomada

Além de atender a uma necessidade do país e demanda histórica da sociedade, a implementação da Política de Transporte Ferroviário de Passageiros marca a retomada de um projeto de integração nacional por estradas de ferro. Após um próspero período no século 19, o país viu uma regressão nesse setor ao longo das décadas. O resgate do setor é fundamental para equilibrar a matriz nacional de transportes e garantir mais possibilidades de desenvolvimento e de promoção do bem-estar para a população.

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

Data: 12/12/2023

RODOVIAS - MAIS QUE UM PROJETO DE ENGENHARIA, BR-319/AM/RO É PRIORIDADE DE UMA GESTÃO ATENTA À QUESTÃO AMBIENTAL, DEFENDE GEORGE SANTORO

Secretário-executivo do Ministério dos Transportes conduziu, em Manaus, segunda reunião do GT que debate recuperação da estrada com responsabilidades social e ambiental. População, Poder Público e setor produtivo local deram contribuições



Equipe do ministério foi a Manaus colher contribuições da comunidade para projeto de recuperação da rodovia - Foto: Thiago Tarelli/MT

Manaus (AM) – Aliar infraestrutura de qualidade e sustentável a ganhos sociais, econômicos e logísticos. Essa premissa norteia o grupo de trabalho que debate soluções e alternativas para a recuperação da BR-319/AM/RO. Conduzida nesta segunda-feira (11) pelo secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, a segunda reunião do GT reuniu acadêmicos da região, sociedade civil e representantes



do setor produtivo, do Parlamento e do Poder Público local.

"É importante ouvir todos os envolvidos para que a gente chegue a uma solução. Não se trata somente de um projeto de engenharia, mas de uma gestão atenta à questão ambiental", ressaltou George Santoro, na abertura do encontro. "Esse grupo de trabalho tem a finalidade de pensar propostas que otimizem a infraestrutura da BR- 319. O objetivo é aliar a segurança viária ao baixo impacto ambiental", completou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

O público presente nesta tarde contribuiu com propostas e sugestões para o projeto que analisa a pavimentação do trecho mais crítico da rodovia, o que corresponde a quase 500 quilômetros. Única ligação rodoviária entre as capitais do Amazonas, Manaus, e de Rondônia, Porto Velho, a BR-319 interliga 22 municípios na Floresta Amazônica.

"Cerca de 300 mil moradores das cidades cortadas pela BR-319 aguardam a recuperação dessa rodovia há anos. Existe uma complexidade ambiental, mas a rodovia não pode ficar abandonada. A gente acredita que esse grupo de trabalho criado pelo Ministério dos Transportes vai contribuir para acelerar o processo de revitalização da estrada", afirmou André Marsílio, presidente da Associação Amigos da BR- 319, importante organização social da região.

Ações emergenciais

Conforme o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, a crise de oxigênio em Manaus, durante a pandemia da Covid-19, escancarou a situação crítica da rodovia. A estrada foi utilizada como principal rota para o envio de insumos médicos à capital amazonense, mas sua manutenção foi praticamente abandonada nos últimos anos – no período chuvoso, de dezembro a maio, a BR-319 fica intransitável.

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em 10 anos, cerca de R\$ 110 milhões foram gastos em estudos ambientais para a realização da recuperação da rodovia. Reverter o quadro de abandono é prioridade da atual gestão do Governo Federal. Para tanto, ao longo deste ano, o DNIT aplicou mais de R\$ 40 milhões somente em obras emergenciais na BR-319.

"Nós estamos aprofundando o diálogo sobre a BR-319. Uma rodovia fundamental para escoar a produção da região, alavancar o desenvolvimento, sem deixar de lado a sustentabilidade", enfatizou o subsecretário de Sustentabilidade, Cloves Benevides. "Teremos outras inúmeras reuniões para chegar a um projeto adequado. Estamos abertos, essa é uma diretriz do Ministério dos Transportes: pensar em estratégias ouvindo as comunidades", assegurou.

Entidades presentes à reunião

- Centro da Indústria do Estado do Amazonas
- OAB/AM
- Associações e ONGs
- Exército Brasileiro
- Funai/AM
- PRF
- Governo do Estado do Amazonas
- Bancada federal e estadual do AM

Novas propostas e sugestões para a recuperação sustentável da BR-319 podem ser enviadas para o e-mail gtbr319am@transportes.gov.br. Ao fim dos trabalhos, o grupo irá consolidar uma nota técnica, que servirá como documento de referência, com encaminhamentos, metas, sugestões de responsabilidades e de governança, prazos, custos e indicação de tecnologias a serem adotadas no projeto da BR-319/AM/RO.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 12/12/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MOMENTO DE RECUPERAÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A iniciava do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) em criar um programa para a recuperação e ampliação de estradas vicinais, em municípios impactados por eventos climáticos extremos, é um passo essencial para a reconstrução dessas regiões e o impulso à produção agropecuária.

Os recentes eventos climáticos extremos trouxeram consigo não apenas desafios imediatos, mas também afetaram a infraestrutura vital, comprometendo estradas e dificultando a trafegabilidade. A ação do Mapa visa não apenas restaurar a conectividade, mas também revitalizar a produção rural e facilitar o acesso a mercados consumidores.

O programa, que abrange estados como Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Minas Gerais, destina-se a aliviar os impactos desses eventos, fornecendo suporte para a reconstrução de estradas vicinais. A eficácia desse esforço dependerá da agilidade na execução das ações propostas e da colaboração estreita entre os entes envolvidos.

Os municípios, peças-chave nesse processo, têm a responsabilidade de apresentar propostas detalhadas, com documentação que comprove a necessidade das ações. A exigência de decretos municipais de calamidade pública e outros critérios garantem que os recursos sejam direcionados para áreas prioritárias, otimizando o impacto positivo do programa.

Ainda que o Mapa destaque que, neste momento, não dispõe de orçamento extra para custeio dos convênios, a busca por indicação orçamentária junto à base parlamentar mostra a intenção de superar esse desafio.

É fundamental que essa iniciava se estenda para além da recuperação imediata, incluindo também medidas de prevenção e adaptação às mudanças climáticas. A reconstrução da infraestrutura deve ser planejada levando em consideração cenários futuros, garantindo resiliência diante de eventos climáticos extremos cada vez mais frequentes.

Ao focar na recuperação da infraestrutura de transporte, o programa do Mapa não apenas facilita o retorno à normalidade nessas regiões, mas também sinaliza o compromisso com a resiliência e a sustentabilidade, fundamentais para o desenvolvimento econômico a longo prazo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

LUÍS CORREIA 1

O Porto de Luís Correia, terminal de uso privado localizado no Piauí, será inaugurado amanhã, quarta-feira, dia 13, às 8 horas, com a participação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. O evento marcará a entrega da Declaração de Terminal de Uso Privado do empreendimento, liberando o início das atividades da primeira etapa do complexo, que engloba um pátio de 18 mil metros quadrados, um cais com 180 metros de extensão - que receberá navios com até 60 metros de comprimento e 6 metros de calado - o seu canal de acesso, construído em um trecho de 3,5 quilômetros do Rio Igarauçu, que foi dragado para 9 metros.

LUÍS CORREIA 2

O projeto prevê a implantação de terminais pesqueiro, de grãos, fertilizantes e carga geral, além de hidrogênio verde e amônia (movimentados na forma líquida). Essas áreas serão licitadas à iniciava

privada pelo próprio Governo do Estado. A construção dos terminais deve representar um investimento de R\$ 1 bilhão, financiado em sua maioria com recursos privados.

LUÍS CORREIA 3

Segundo a administração do TUP, as primeiras operações com mercadorias devem ocorrer no segundo semestre do próximo ano, quando o primeiro terminal - o pesqueiro - for concluído. Entre as empresas interessadas em ter instalações no complexo, estão a Lion Mining, que explora minério de ferro em Piripiri, e uma companhia cujo nome não foi divulgado pelo Governo do Estado, mas que transporta litotâmnio (po de calcário marinho). A expectativa é que toda a produção estadual de grãos, mel e minério passe pela instalação.

LUÍS CORREIA 4

Para a construção do TUP, já foram aplicados mais de R\$ 110 milhões. Foram R\$ 33,15 milhões na implantação do cais, R\$ 64,19 milhões na dragagem do canal de navegação no Rio Igarçu e R\$ 13,74 milhões na construção da retroárea.

FERROGRÃO

A Comissão de Desenvolvimento Regional (CDR) do Senado vai promover na próxima sexta-feira, dia 15, no Congresso Nacional, uma audiência pública para discutir as obras da Ferrogrão. A linha com 900 quilômetros de extensão foi planejada para escoar a produção de grãos das regiões Centro-Oeste e Norte de Sinop para o Porto de Mirituba (PA). O debate foi sugerido pelo senador Zequinha Marinho (Podemos-PA). A Ferrogrão está parada desde março de 2021, devido a uma ação direta de inconstitucionalidade movida pelo PSol no Supremo Tribunal Federal (STF).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023

NACIONAL - GOVERNO FEDERAL REALIZA QUATRO LEILÕES DE INFRAESTRUTURA NESTA SEMANA

Setor portuário espera contratar R\$ 65,2 milhões em investimentos

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo@portalbenews.com.br



Terminal de granéis sólidos vegetais, RIG71, do Porto do Rio Grande, é um dos ofertados / Foto: Wenderson Araújo / Divulgação

O SETOR DE ENERGIA ELÉTRICA ESPERA UM VOLUME DE INVESTIMENTOS RECORDE A SER CONTRATADO COM AS LINHAS DE TRANSMISSÃO. SERÃO R\$ 21,7 BILHÕES, CASO TODOS OS TRÊS LOTES DISPONÍVEIS SEJAM

Nesta semana, o governo federal realizará quatro leilões voltados à infraestrutura do país, abrangendo os setores portuário, de energia elétrica, de petróleo e gás natural.

Nos portos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) leiloa, no dia 13, cinco terminais em quatro portos públicos do país: Maceió (AL), Rio Grande (RS), Vila do Conde (PA) e Porto Alegre (RS). São esperados R\$ 65,2 milhões em investimentos para ampliação e modernização das estruturas de empreendimentos já existentes.

A maioria dos arrendamentos possuem prazo de 10 anos. Todos os terminais portuários serão leiloados na forma de arrendamento simplificado, ou seja, quando não há realização de audiência pública e obrigatoriedade da análise de mérito do Tribunal de Contas da União (TCU), por conta do pequeno porte e risco reduzido. Entre os terminais ofertados estão:

- RIG71 – terminal de granéis sólidos vegetais (exceto soja) do Porto de Rio Grande;

- POA02 – terminal dedicado à navegação interior, armazenamento e cabotagem via hidrovia em Porto Alegre;
- POA11 – terminal de granéis sólidos vegetais ou minerais em Porto Alegre;
- VDC04 – terminal de granéis sólidos minerais, em especial manganês e fertilizantes, no Porto de Vila do Conde;
- MAC15 – terminal de granéis sólidos minerais, sobretudo sal, no Porto de Maceió.

O vencedor deverá oferecer o maior valor de outorga, que será destinado às autoridades portuárias.

Energia

Já o setor de energia elétrica espera um volume de investimentos recorde a ser contratado com as linhas de transmissão, em leilão que será realizado no dia 15. Serão R\$ 21,7 bilhões, caso todos os três lotes disponíveis sejam arrematados. A verba será utilizada nos projetos de construção e manutenção de 4.471 km em linhas de transmissão, 9.840 megawatts (MW). A execução dos projetos deve gerar cerca de 36 mil empregos.

Os lotes englobam a construção de nove empreendimentos em cinco estados. São eles:

- Lote 1 – 1.513 km de linhas no Maranhão, Tocantins e Goiás;
- Lote 2 – 1.102 km de linhas em Goiás, Minas Gerais e São Paulo;
- Lote 3 – 388 km de linhas em São Paulo.

Petróleo

No setor de óleo e gás, também no dia 13, serão feitos os novos ciclos de chamada Oferta Permanente, modelo adotado pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) desde 2021. Neste modelo, todas as áreas possíveis para exploração de petróleo no país ficam permanentemente em oferta. As empresas podem checar dados técnicos sobre cada bloco sem prazos definidos por edital e, conforme demonstram interesse, é feita a sessão pública do ciclo.

Este será o 4º ciclo para as áreas em que vigora o regime de concessão, que inclui a área com acumulação marginal (campo inativo) de Japiim (AM) e 33 setores com blocos exploratórios no pós-sal e em terra, localizados em nove bacias: Amazonas, Espírito Santo, Paraná, Pelotas, Potiguar, Recôncavo, Santos, Sergipe-Alagoas e Tucano. A oferta de concessão de blocos exploratórios é a única que arrecada para o caixa do governo.

No leilão da Oferta Permanente pelo regime de partilha, que está no seu 2º ciclo, serão ofertados cinco blocos exploratórios localizados no polígono do pré-sal: Cruzeiro do Sul, Esmeralda, Jade, Tupinambá (Bacia de Santos) e Turmalina (Bacia de Campos).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/12/2023

NACIONAL - ELDORADO COMEMORA 11 ANOS COM INVESTIMENTOS EM NOVO TERMINAL E INOVAÇÃO

Empresa que é referência no setor de celulose exporta para 45 países de todos os continentes

Por **BRUNO MERLIN** bruno@forumbrasilexport.com.br



Terminal de Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul: a gestão da inovação na Eldorado é descentralizada em três frentes: Operação Florestal, Operação Industrial e Logística / Crédito: Divulgação

Uma das companhias de referência do setor de celulose em território nacional, a Eldorado Brasil completa 11 anos neste dia 12 de dezembro com um crescente ritmo de produção, consequência dos constantes investimentos em inovação e tecnologia. A empresa administra terminais próprios no Porto de Santos (SP) e realiza toda a operação

florestal e industrial em Três Lagoas (MS), com escritórios comerciais instalados na China, nos Estados Unidos e na Áustria. Cerca de 5,5 mil colaboradores trabalham para viabilizar as exportações da Eldorado Brasil para 45 países de todos os continentes. A companhia é controlada pela J&F Investimentos S.A., que detém 50,59% das ações. A CA Investment, por sua vez, detém a cota de ações restantes (49,41%).

A Eldorado Brasil realizou importantes investimentos nos últimos anos, a começar pela usina termelétrica Onça Pintada, instalação que produz energia limpa e renovável para 700 mil pessoas, e o novo terminal portuário, Eldorado Brasil Logística (EBLog), localizado em Santos, iniciativa que triplicou a capacidade de exportação da empresa. “Podemos atribuir nosso sucesso às pessoas, que possuem uma forte aderência à cultura da companhia”, observa Flávio da Rocha Costa, diretor da EBLog. Fundada em 2010, vem demonstrando grande poder de competitividade no setor de celulose, oferecendo ao mercado logística multimodal integrada aos principais portos do país a partir dos terminais localizados em Santos.

Três frentes

A gestão da inovação na Eldorado é descentralizada em três frentes para garantir maior agilidade à implementação de novas ideias: Operação Florestal, Operação Industrial e Logística. As melhorias e inovações implementadas nessas áreas buscam reduzir impactos ambientais, otimizar o uso de recursos naturais, aumentar a produtividade, reduzir custos operacionais, melhorar as condições de saúde e segurança de colaboradores e comunidades e, ainda, desenvolver novos produtos, destaca o diretor.

Flávio ressalta também que os investimentos relacionados à EBLog resultaram em incorporação de novas tecnologias e geração de empregos, além de diversos outros avanços locais em Santos e região, tais como a construção de uma unidade básica de saúde, uma passarela para pedestres e a reforma de uma praça. “No aspecto ligado ao negócio, vale citar que a Eldorado exporta 90% do que produz, com um portfólio diversificado de clientes. Todos estes fatores fazem da companhia uma das mais competitivas do mundo e fortalece sua posição no setor”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023

NACIONAL - MAPA CRIA PROGRAMA PARA AUXILIAR MUNICÍPIOS IMPACTADOS POR EVENTOS CLIMÁTICOS

Programa desenvolvido pela pasta visa beneficiar cidades das regiões Sul e Sudeste do Brasil

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



No Rio Grande do Sul, o nível de elevação do Lago Guaíba atingiu números históricos e por duas vezes, o complexo portuário de Porto Alegre teve suas operações paralisadas / Crédito: Alex Rocha/PMPA

O Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) anunciou na segunda-feira (11) a criação de um programa para a execução de ações de recuperação e ampliação de estradas vicinais nos municípios localizados estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Minas Gerais, que sofreram impactos significativos por conta de

eventos climáticos extremos.

Segundo comunicado do Mapa, o programa visa retomar o fomento à produção agropecuária e melhoria da trafegabilidade da população rural e dos produtos agrários para comercialização e distribuição ao mercado consumidor.

Conforme divulgado pelo Ministério, para que sejam executadas as devidas ações, que têm prazo estimado de até 180 dias, os municípios devem apresentar, junto à proposta orçamentária em hora/máquina, decreto municipal de calamidade pública causada pelas fortes chuvas reconhecido pelo Estado ou Secretaria Estadual, fotos georreferenciadas da proposta, entre outros critérios.

O prazo para que os municípios aptos se cadastrem e enviem suas propostas via transferegov.br é até 15 de dezembro. Já a análise dos requisitos acontece de 18 a 22 de dezembro. Já a celebração e assinatura do termo de convênio estão previstas para acontecer até o dia 29 de dezembro.

“O Mapa lembra, que neste momento, não dispõe de orçamento extra para custeio dos convênios, mas está buscando indicação orçamentária junto à base parlamentar”, afirmou o Ministério em comunicado.

Temporal

A ação do Mapa ocorre tempos depois de que os estados como Rio Grande do Sul e Santa Catarina enfrentaram problemas e impactos significativos devido a ocorrências climáticas.

No estado catarinense, por exemplo, o canal aquaviário que dá acesso aos portos de Itajaí e Navegantes (Portonave) teve de ser fechado por mais de duas vezes devido ao nível do mar.

Já no Rio Grande do Sul, o nível de elevação do Lago Guaíba atingiu números históricos, que remeteram a enchentes da década de 1940. Por duas vezes, o complexo portuário de Porto Alegre teve suas operações paralisadas devido ao avanço do lado na área de cais.

Além dos problemas nas operações portuárias, o mau tempo causou diversos estragos nas principais rodovias de ambos os estados, impossibilitando diversos deslocamentos do modal rodoviário em diversas regiões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023

PORTO DE SANTOS - TERMINAL DE VEÍCULOS NO PORTO DE SANTOS ATINGE 3 MILHÕES DE UNIDADES MOVIMENTADAS

Há 15 anos em atividade, o TEV operado pela Santos Brasil alcançou a marca histórica em outubro
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O terminal de veículos operado pela Santos Brasil no Porto de Santos operou primeiros nove meses deste ano 161.512 unidades, sendo 141.831 leves e 19.681 pesadas / Crédito: Divulgação/Santos Brasil

O Terminal de Veículos (TEV) gerenciado pela Santos Brasil no Porto de Santos (SP) atingiu, em outubro, a marca de 3 milhões de unidades movimentadas ao longo de seus 15 anos de operação. Nos primeiros nove meses deste ano, caracterizados pela empresa como um período de retração global no consumo, foram operadas

161.512 unidades, sendo 141.831 leves e 19.681 pesadas (ônibus, caminhões, máquinas agrícolas e equipamentos para construção civil). Os números foram divulgados na última semana pela operadora logística e portuária.

No ano de 2022, o terminal movimentou um total de 281.014 veículos, dos quais 257.673 eram leves e 23.341 eram pesados, estabelecendo recordes consecutivos de movimentação. Como o único terminal do país projetado exclusivamente para atender veículos, o TEV tem uma capacidade operacional de 300 mil automóveis por ano. Ele é responsável por mais de 90% de toda a movimentação no Porto de Santos e cerca de 40% dos carros importados e exportados pelas

montadoras brasileiras, de acordo com dados da Logcomex e da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

“A marca dos 3 milhões de veículos movimentados é importante não apenas para a Santos Brasil, mas também para o Porto de Santos. É resultado de muito trabalho e da excelência do serviço realizado, tendo como pilares a capacitação e a segurança do nosso time, bem como a satisfação dos nossos clientes. Além disso, coloca o TEV e o Porto de Santos em posição de destaque no cenário logístico de movimentação de veículos, um segmento importantíssimo para a economia do Brasil”, disse o gerente de Operações do TEV, Vitor Lousada.

Considerado um dos terminais mais modernos de importação e exportação de veículos no mundo, o TEV adere a padrões internacionais elevados de eficiência e segurança na movimentação de veículos leves e pesados. Ele atende principalmente o mercado da América do Sul e está localizado em uma área adjacente ao Tecon Santos, um terminal de contêineres também administrado pela Santos Brasil. Essa proximidade resulta no maior berço linear da América Latina no Porto de Santos, com 1.510 metros de cais, possibilitando a atracação simultânea de três navios de 366 metros do tipo New Panamax e um navio RoRo (para veículos e cargas rolantes), ou quatro porta-contêineres convencionais e um navio RoRo.

Além disso, o TEV detém a certificação OEA (Operador Econômico Autorizado), conferindo ao terminal o status de parceiro estratégico da Receita Federal e um operador de baixo risco, confiável nos âmbitos nacional e internacional. Essa conquista resulta em uma série de benefícios oferecidos pela Aduana Brasileira, proporcionando maior agilidade e previsibilidade nos fluxos do comércio internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023

REGIÃO NORDESTE - SEGUNDA ETAPA DA OBRA DE REVITALIZAÇÃO DO TERMINAL DE GNL DE SUAPE COMEÇA EM 2024

Previsão da OnCorp é que os trabalhos iniciem em fevereiro

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A operação funcionará por meio de um navio indústria conhecido como Floating Ship Regaseification Unit (FSRU), que ficará ancorado no Cais de Múltiplos Usos do porto pernambucano/Divulgação Porto de Suape

A segunda fase de revitalização do Terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) do Porto de Suape (PE) está prevista para começar entre fevereiro e março de 2024, informou a empresa brasileira OnCorp, responsável pelo projeto. Já as operações devem iniciar em 2025.

O terminal será usado pela multinacional Shell, que fornecerá gás natural importado à Copergás, distribuidora de gás do estado. O ativo terá capacidade de produção de até 14 milhões de m³/dia do combustível.

Segundo a OnCorp, a primeira fase do projeto foi concluída em agosto, com a reforma do píer onde será instalado o terminal, e a ampliação da quantidade de postos de respostas de emergência para atender ao projeto.

O investimento total é de R\$ 2 bilhões e a iniciativa vai gerar 240 empregos durante a operação do empreendimento.

A operação funcionará por meio de um navio indústria conhecido como Floating Ship Regaseification Unit (FSRU), que ficará ancorado no Cais de Múltiplos Usos do porto pernambucano. É neste navio – que estará conectado por gasodutos à Estação de Transferência de Custódia (ETC)-, que será feita a transformação do GNL na forma gasosa e então distribuído pela rede que liga o porto às cidades do Grande Recife, interior do Estado e demais Estados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023

MERCOSUL - GOVERNO REINAUGURA AEROPORTO BINACIONAL E LANÇA EDITAL DE DRAGAGEM DE HIDROVIA

Atos ocorreram no terminal aéreo de Rivera e contou com autoridades do Brasil e do Uruguai

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Autoridades durante a cerimônia de reinauguração do Aeroporto de Rivera: ele estava em obras desde o início deste ano e teve seu terminal de passageiros ampliado e modernizado / Crédito: Eduardo Oliveira/MPor

O AEROPORTO É O PRIMEIRO TERMINAL AÉREO BINACIONAL DA AMÉRICA LATINA. ELE ESTAVA EM OBRAS DESDE O INÍCIO DESTA ANO, E TEVE SEU TERMINAL DE PASSAGEIROS AMPLIADO E MODERNIZADO. AO TODO, O GOVERNO URUGUAIO INVESTIU CERCA DE 13 MILHÕES DE DÓLARES NA REVITALIZAÇÃO.

Com a presença de autoridades brasileiras e uruguaias, foi reinaugurado na segunda-feira (11) o Aeroporto Internacional de Rivera, no Uruguai, próximo à fronteira com o Rio Grande do Sul. Na mesma ocasião, o Governo Federal, representado pelos ministros Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Paulo Pimenta (Secretaria da Comunicação), assinou o edital de licitação da dragagem da futura hidrovia Brasil-Uruguai, na Lagoa Mirim/Lagoa dos Patos.

O aeroporto é o primeiro terminal aéreo binacional da América Latina. Ele estava em obras desde o início deste ano, e teve seu terminal de passageiros ampliado e modernizado. Ao todo, o governo uruguaio investiu cerca de 13 milhões de dólares na revitalização.

Silvio Costa Filho ressaltou que o desafio da aviação civil brasileira é ampliar as operações e o número de passageiros transportados em rotas para o Mercosul. Com a binacionalização do aeroporto, a projeção é fortalecer voos entre os países, com redução no valor das tarifas.

“No ano passado, nós tivemos o fluxo de mais de 360 mil passageiros brasileiros entre Brasil e o Uruguai. Em 2023, a nossa meta é concluir com mais de 550 mil pessoas transportadas até o final do ano, um aumento de mais de 50% em comparação com o mesmo período de 2022”, citou o ministro, durante seu discurso na cerimônia de reabertura do terminal aéreo.

Para o Ministério de Portos e Aeroportos, a área onde está instalado o aeroporto de Rivera possui um importante potencial para se tornar um polo de desenvolvimento e integração regional entre os dois países. A binacionalização do aeroporto de Rivera garante uma série de benefícios para os viajantes brasileiros.

Além de promover maior oferta de voos entre os dois países, o acordo entre o Governo Federal, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e o governo do Uruguai prevê a equiparação de tarifas aeroportuárias aos valores de operações aéreas domésticas. Desta forma, a taxa de embarque do passageiro que voar do Brasil com destino a Rivera será semelhante à tarifa praticada em rotas nacionais.

Também presente na cerimônia, o presidente do Uruguai, Luis Alberto Lacalle Pou, Lacalle Pou destacou a união entre os governos para a reinauguração do terminal.

“Como se governa? Escutando. Conhecendo quem sempre está conosco na geografia humana. Havia uma insistência das pessoas de Rivera por este aeroporto. O governo brasileiro e o governo uruguaio encontraram as soluções necessárias”, comentou.

Durante a solenidade, a Companhia Azul Linhas Aéreas anunciou que vai começar a operar uma linha entre Rivera e a capital do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, a partir do ano que vem. O governador Eduardo Leite (PSDB) fez o anúncio de que companhias aéreas interessadas em operar voos do Estado ao aeroporto terão direito à redução de ICMS para aquisição de querosene, benefício fiscal criado pelo governo para estimular voos regionais

Hidrovia

Após a reinauguração do aeroporto, o Governo lançou o edital de licitação de dragagem da Lagoa Mirim/Lagoa dos Patos, conhecida como a hidrovia Brasil-Uruguai. O projeto está inserido no Novo PAC e deve ter investimento de aproximadamente R\$ 42 milhões e prazo de execução de 23 meses.

O projeto é constituído por trechos de sete rios e tem extensão total de 1.860 quilômetros. A navegação pelo canal fluvial permitirá o escoamento de cargas pelo Porto de Pelotas, liberando cargas por rotas no Oceano Atlântico.

“Essa obra vai ajudar no escoamento da produção, vai ampliar as exportações e fazer com que o Porto de Rio Grande e os demais os portos ampliem a interação de exportação de grãos, trigo entre outros ativos fundamentais para movimentar a economia”, comentou Costa Filho.

Recentemente, o governo do Uruguai entregou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) o estudo de demanda definitivo para a implantação de um terminal hidroviário para o embarque de cargas agrícolas na futura hidrovia do Mercosul. A concessão da via marítima é tratada como uma das prioridades da Antaq e está prevista no Plano de Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário da agência reguladora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023

REGIÃO SUL - PORTOS DE SÃO FRANCISCO E ITAPOÁ SÃO AUTORIZADOS A RECEBER NAVIOS MAIORES

Autorização foi concedida pela Capitania dos Portos local para embarcações com até 51 metros de largura

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Portos vão poder receber navios de até 51 metros de largura (Foto: Divulgação)

O Complexo Portuário de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, foi autorizado para receber embarcações com até 51 metros de largura. Segundo o Governo do Estado, a nova permissão, que vai entrar em vigor nesta semana, vai beneficiar os portos de São Francisco do Sul e Itapoá.

A autorização foi concedida no início de dezembro pela Capitania dos Portos de São Francisco do Sul, após reuniões realizadas junto à Marinha do Brasil, diretorias dos portos e representantes da praticagem local.

De acordo com os órgãos responsáveis e a Autoridade Portuária, a largura máxima permitida no Complexo era de 49 metros de boca.

Para o diretor de Operações e Logística do Porto de São Francisco, Pablo Fonseca, a autorização concedida para chegada de navios maiores mostra um papel importante da comunidade em desenvolver as operações portuárias no Estado.

“Essa conquista é apenas o começo: após obtermos a autorização para atracações de embarcações desse porte, nosso próximo passo é viabilizar a obra da dragagem de aprofundamento do canal de acesso, colocando o complexo portuário em condições ideais para receber os navios de 366 metros de comprimento”, comentou o executivo.

De acordo com Fonseca, as obras de dragagem no canal de acesso terão investimentos de R\$ 290 milhões. A expectativa do Estado e da Autoridade Portuárias é que os serviços já se iniciem a partir do ano que vem.

Conforme explicou o diretor do porto de São Francisco, após a realização de cada manobra com navios de 51 metros de largura, serão encaminhados relatórios técnicos à Delegacia da Capitania dos Portos de Santa Catarina, buscando obter a homologação definitiva para esse tipo de operação no Complexo Portuário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023

MERCOSUL - AUTORIDADES PARTICIPAM DE REINAUGURAÇÃO DO AEROPORTO DE RIVERA

Trata-se do primeiro terminal aéreo binacional da América do Sul, localizado próximo a fronteira entre Brasil e Uruguai

Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



Novo aeroporto vai reforçar a aviação da região, visando o turismo de negócios e de lazer (Foto: Divulgação)

Autoridades brasileiras e uruguaias se reuniram na tarde desta segunda-feira (11) para solenidade de reabertura do Aeroporto Internacional de Rivera, próximo fronteira do Uruguai com o Brasil, no Sul do país. Trata-se do primeiro terminal aéreo binacional, cujo governo trabalha para baratear os

preços das passagens aéreas que fazem a conexão entre o Rio Grande do Sul com destinos uruguaios.

Durante seu discurso na solenidade de reabertura do aeroporto, o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o aeroporto terá um papel importante na economia dos dois países.

“Pela primeira vez na história, estamos tendo a oportunidade de inaugurar um aeroporto binacional, que vai ser fundamental para a gente ampliar o plano de aviação regional brasileiro com o povo dessa importante região uruguaia”, comentou.

Ainda de acordo com o ministro, a Companhia Azul Linhas Aéreas, que demonstrou interesse em operar voos no terminal, disse que terá aeronaves fazendo o trajeto entre Rivera e terminais aéreos do Sul do país.

Entre as autoridades que participaram da cerimônia estavam o presidente do Uruguai, Luis Alberto Lacalle Pou, o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, ministro da Secretaria de Comunicação (Secom), Paulo Pimenta e dos embaixadores do Brasil e do Uruguai.

Lacalle Pou destacou a união entre governo brasileiro e uruguaio para a reinauguração do terminal. Segundo ele, uma das principais demandas da região de Rivera.

“Como se governa? Escutando. Conhecendo quem sempre está conosco na geografia humana. Havia uma insistência das pessoas de Rivera por este aeroporto. O governo brasileiro e o governo Uruguaio encontraram as soluções necessárias”, comentou o presidente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/12/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

DIESEL RUSSO CONTINUA EM ALTA MESMO APÓS REAJUSTE DA PETROBRAS, DIZ S&P

Preço do diesel brasileiro agora está próximo do produzido no Golfo do México, nos EUA, mas ainda está mais caro que o russo

Por epbr 12 de dezembro de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Petróleo e gás



Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco (Foto: Divulgação)

A importação de diesel russo continua forte no Brasil e deve permanecer em alta em 2024, segundo levantamento da S&P Global, mesmo com o reajuste anunciado pela Petrobras na última semana.

- De acordo com a consultoria, o país importou 10,5 milhões de barris de diesel em novembro, dos quais 7,7 milhões de

barris, o equivalente a 73%, da Rússia.



- Na primeira semana de dezembro, foram 2,2 milhões de barris de diesel importados, dos quais 1,6 milhão de barris provenientes do mercado russo — já há contratos fechados para entrega em janeiro.
- Segundo a S&P Global, traders trazem as cargas sem cliente definido e os navios esperam até uma semana por compradores nos portos, principalmente Itaqui (MA) e Suape (PE).

A Petrobras reduziu o preço do diesel em 6,6% para as distribuidoras na última sexta-feira (8/12). Com isso, praticamente eliminou a defasagem que existia em relação ao mercado internacional.

- O valor do diesel brasileiro agora está próximo do produzido no Golfo do México, nos EUA, mas ainda está mais caro que o russo.
- Os traders trabalham com a expectativa de mais um reajuste em janeiro pela Petrobras.

Petróleo estável. O preço do petróleo fechou perto da estabilidade nesta segunda-feira (11/12), com temores com uma desaceleração chinesa contrabalançando perspectivas otimistas para a demanda americana e europeia.

- O WTI para janeiro fechou em alta de 0,13%, a US\$ 71,32 o barril. O Brent para fevereiro subiu 0,25%, a US\$ 76,03 o barril.

Consolidação das petroleiras. A Occidental Petroleum anunciou a compra da Crown Rock por US\$ 12 bilhões. Com isso, vai reforçar seu portfólio de gás não convencional nas bacias do Permiano, a maior do país, e de Midland.

- A aquisição vai adicionar 170 mil barris de óleo equivalente por dia (boe/d) à produção da Occidental em 2024. E acrescentar 1,7 mil áreas exploratórias não desenvolvidas.
- A aquisição é parte de um movimento de consolidação do mercado de petróleo norte-americano. Somente este ano, foram anunciadas duas das maiores fusões do século: Chevron/Hess e ExxonMobil/Pioneer.

Credores pressionam Unigel. Os detentores de R\$ 500 milhões em debêntures emitidas pela Unigel aprovaram o início dos procedimentos para execução da dívida. A empresa, no entanto, conseguiu uma suspensão por 60 dias. As dívidas somam mais de R\$ 3 bilhões.

CPI da Braskem. Deve ser instalada hoje no Senado a Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar o risco iminente de colapso na mina da Braskem em Mutange, em Maceió (AL).

- Autor do requerimento da instalação, o senador Renan Calheiros (MDB-AL) deve ser o relator.

COP28 sem consenso. A “eliminação gradual dos combustíveis fósseis” foi retirada do rascunho do Balanço Global (GST, em inglês) – o documento mais aguardado da Conferência Climática da ONU (COP28). A conferência termina nesta terça-feira (12/12) e ainda não havia um consenso sobre os termos do documento.

- O texto divulgado em Dubai, na segunda (11/12), chama os países para “reduzir tanto o consumo quanto a produção de combustíveis fósseis, de maneira justa, ordenada e equitativa”.
- A linguagem foi criticada pela ministra Marina Silva e, caso aprovada, será uma vitória para a Opep e seus aliados.
- É uma derrota para uma coalizão de mais de 80 países, incluindo os Estados Unidos e membros da União Europeia, que pressiona por um acordo que aborde a eliminação gradual dos combustíveis fósseis.

Próximas COPs. A COP29 será em Baku, no Azerbaijão, entre 11 e 22 de novembro de 2024. Já a COP30 será em Belém, entre 10 e 21 de novembro de 2025. A decisão foi tomada por consenso em sessão plenária na conferência.

Recorde de CBIOs. O RenovaBio estabeleceu um novo recorde de emissão de créditos de descarbonização (CBIOs) em novembro de 2023, com 4,3 milhões de títulos que comprovam a eficiência energética e ambiental na produção de biocombustíveis.

- Até então, o maior número de CBIOs emitidos em um mês tinha sido 3,3 milhões, em outubro de 2020.
- Até novembro, já foram emitidos 32,3 milhões de CBIOs, mais do que em todo o ano passado.
- Cada crédito equivale a uma tonelada de carbono que deixou de ser lançada na atmosfera por meio dos combustíveis renováveis.

Raízen compra rede de recarga. A Raízen Power comprou toda a rede de recarga de veículos elétricos da startup Tupinambá, com 204 carregadores de corrente alternada (AC) — e potencial de expandir para mais de 600 pontos adicionais de 7,4 a 22 kW de potência.

Energia da Venezuela. O preço de importação da energia da Venezuela pela Âmbar (J&F) supera em muito patamares históricos. Segundo a Folha, despachos podem chegar a R\$ 1.080 por MWh. O Ministério de Minas e Energia justifica que custo é menor que geração isolada para atendimento a Roraima.

- A Âmbar afirma que haverá uma redução de R\$ 1 bilhão nos gastos em relação às térmicas a diesel hoje existentes.

Opinião: “Átomos para a paz”: marco do uso pacífico da energia nuclear completa 70 anos. Desmistificar percepções negativas da fonte é um desafio crucial, escreve Marco Antonio Alves.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 12/12/2023

GOVERNO FEDERAL TAXA MÓDULOS SOLARES E TURBINAS EÓLICAS IMPORTADAS

Tarifa de 10,8% começa a valer em 2024; painéis solares terão cotas isentas até 2027

Por eptr 12 de dezembro de 2023 Em Energia solar, Eólica, Política energética



Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex-Camex) aprova duas alterações tarifárias de módulos fotovoltaicos e de aerogeradores (Foto: MDIC)

RIO – Módulos fotovoltaicos montados e turbinas eólicas de até 7,5 MW passarão a pagar tarifa de importação de 10,8% a partir de janeiro de 2024, decidiu nesta terça-feira (12/12) o Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex-Camex), ligado ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

A justificativa é que já existe produção similar no Brasil, tanto para os módulos montados quanto para os aerogeradores.



A Tarifa Externa Comum (TEC) vai aumentar em 2025, quando todas as compras fora do país recolherão 11,2% de imposto de importação – e eventuais isenções, para qualquer potência, só serão concedidas mediante comprovação de não haver produção nacional equivalente.

PUBLICIDADE

A decisão revoga 324 ex-tarifários de painéis solares que tinham redução a zero da tarifa. A cobrança, no entanto, prevê um período de transição para que o mercado se adapte às novas regras, com cotas de isenção decrescentes até 2027. As cotas serão de:

- US\$ 1,13 bilhão entre janeiro e junho de 2024;
- US\$ 1,01 bilhão entre julho de 2024 e junho de 2025;
- US\$ 717 milhões entre julho de 2025 e junho de 2026; e
- US\$ 403 milhões entre julho de 2026 e junho de 2027.

Atualmente, o Brasil possui capacidade instalada de 11,1 GW de energia solar centralizada e de 25 GW de geração distribuída. De acordo com o MDIC, 99% de todos os módulos usados são importados da China. Em 2022, as importações somaram US\$ 5 bilhões.

Aerogeradores

O Gecex-Camex aumentou a capacidade mínima dos aerogeradores isentos de imposto de importação de 3,3 MW para 7,5 MW. E agora a isenção tem prazo de um ano.

“Constatou-se, porém, que empresas brasileiras já conseguem produzir acima desse limite ou têm planos para isso no curto e médio prazos”, afirmou o órgão.

“A produção de equipamentos de geração de energia solar é estratégica para o país”, afirma o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin. “Ela contribui para nossa segurança energética e está alinhada ao programa de transição ecológica para uma economia de baixo carbono.”

O retorno da tarifa à TEC, na avaliação do secretário-executivo Márcio Elias Rosa, que presidiu a reunião do Gecex, tem “potencial para aumentar e atrair investimentos, estimular o desenvolvimento da cadeia produtiva e gerar milhares de empregos de qualidade”.

Estudos da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) apontam para um crescimento médio anual de 9,4 GW na capacidade instalada no país, entre 2023 e 2026. Segundo cálculos do setor, cada incremento de 9,4 GW levaria à criação de 19 mil empregos ao longo da cadeia produtiva, sendo 6,5 mil apenas na produção dos módulos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 12/12/2023

ELETOBRAS VAI PAGAR R\$ 1,2 BILHÃO À PETROBRAS PARA ENCERRAR PROCESSO JUDICIAL; ENTENDA

Companhias discutiam na Justiça correção monetária de empréstimos compulsórios feitos nos anos 1980 e 1990

Por epbr 12 de dezembro de 2023 Em Empresas, Judiciário

RIO – A Eletrobras vai pagar R\$ 1,156 bilhão à Petrobras para encerrar uma disputa judicial sobre empréstimos compulsórios iniciada em 2010. O conselho de administração da petroleira anunciou nesta terça-feira (12/12) que aprovou acordo judicial relativo à cobrança das diferenças de correção monetária e juros do empréstimo.

O acordo encerra um processo que durava 13 anos e discutia os juros e correção monetária dos empréstimos compulsórios feitos pela Petrobras nas décadas de 1980 a 1990.



Condicionado à homologação judicial, o acordo prevê o pagamento em até 5 dias úteis após o trânsito em julgado da sentença que reconhece a autocomposição.

A negociação é parte do plano da Eletrobras iniciado este ano de reduzir sua provisão para contingências relacionadas ao empréstimo compulsório. Em setembro, representava uma provisão total de R\$ 19 bilhões.

O que é o empréstimo compulsório

O empréstimo compulsório foi criado pelo governo federal para expandir o setor elétrico brasileiro. Era cobrado pela Eletrobras na conta de energia elétrica dos consumidores industriais com demanda mensal igual ou superior a 2 MWh. Começou em 1977 e durou até 1993.

A legislação deu prazo máximo de 20 anos para devolução do empréstimo compulsório aos seus contribuintes. No entanto, deu à Eletrobras a possibilidade de antecipação dessa devolução, através de conversão acionária dos créditos. Ou seja, transformar os créditos escriturais em ações e entregar estas ações aos respectivos titulares.

Em 2010, a Petrobras ingressou com ação judicial para ter reconhecido o seu direito de receber as diferenças de correção monetária e juros de empréstimo compulsório da Eletrobras, relativamente à terceira conversão de ações da Eletrobras, no período de 1987 a 1993.

O processo teve trânsito em julgado favorável em dezembro de 2022, em relação ao mérito. Até o acordo, encontrava-se no início da fase de execução, quando há a apuração e liquidação do crédito da companhia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 12/12/2023

B3 PREPARA PLATAFORMA DE NEGOCIAÇÃO DE CRÉDITOS DE CARBONO

Criada em parceria com a ACX Group, plataforma oferecerá acesso a um livro global centralizado de ordens conectado aos principais standards do mundo

Por epbr 12 de dezembro de 2023 Em Clima, Empresas, Transição energética

BRASÍLIA – A B3 anunciou na última sexta (8/12) a criação de uma plataforma para negociação de créditos de carbono em parceria com a ACX Group. O acordo prevê desembolsos por parte da B3 de até R\$10 milhões.

Com lançamento planejado para o primeiro trimestre de 2024, a plataforma funcionará como um ambiente de negociação entre os emissores dos títulos e empresas que pensam emissões de gases de efeito estufa por meio da aquisição dos ativos no mercado voluntário.

Segundo a B3, a ferramenta de negociação de crédito de carbono global ACX possibilitará aos clientes o acesso a um livro centralizado de ordens e será conectada aos principais standards do mundo.

“O Brasil tem potencial para ser um dos maiores fornecedores de créditos de carbono no mundo e a B3 está comprometida em impulsionar esse mercado no país, fornecendo um ambiente seguro, com transparência de preços e integrado para negociação de créditos que contribua para acelerar a transição para um futuro mais sustentável”, destaca Leonardo Paulino Betanho, superintendente de Produtos Balcão da B3.

Projeção da WayCarbon em parceria com a ICC Brasil aponta que o Brasil tem potencial de atender de 22,3% a 48,7% da demanda global por créditos do mercado voluntário, que deve chegar entre 1,5 e 2 gigatoneladas de CO₂e no final da década. As receitas com a venda de créditos é estimada em até US\$ 120 bilhões, considerando um cenário otimista de US\$ 100 dólares por tonelada de CO₂.

Em 2022, o comércio voluntário de créditos de carbono teve uma queda de 4%, comparado a 2021, com as empresas adquirindo 155 milhões de compensações, de acordo com a BloombergNEF. A oferta destes créditos cresceu pouco: apenas 2%, com 255 milhões de compensações criadas por projetos em todo o mundo.

“Com a entrada no mercado de créditos de carbono, a B3 busca aproximar compradores internacionais de créditos de carbono de importantes players brasileiros, além de adicionar uma camada de integridade na cadeia de negociação desse produto para adequada formação de preço”, diz a B3 em nota.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 12/12/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

RELATOR DA LDO CONTRARIA GOVERNO E DIZ QUE VAI MANTER TEXTO QUE INCLUI SISTEMA S NO ORÇAMENTO

Danilo Forte vai ler a proposta na tarde desta terça-feira e pode haver pedido de vista
Por Geralda Doca e Victoria Abel — Brasília



O deputado Danilo Forte (União-CE) — Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

O relator do projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024, deputado Danilo Forte (União-CE), afirmou que vai manter na proposta a inclusão da verba destinada ao Sistema S no Orçamento, apesar da reação das entidades integrantes desse sistema e do governo. Forte também disse que vai dispositivo que eleva a fatia do Orçamento para emendas parlamentares. Segundo o deputado, os parlamentares têm direito

de destinar verba para projetos em suas bases.

Ele disse que pretende ler o relatório na Comissão Mista de Orçamento (CMO) na tarde desta terça-feira e que a intenção é tentar votar o texto em seguida. Mas pode haver pedido de vista para adiar a votação.

O governo Lula pediu aos integrantes da CMO que atrasem a votação do projeto da LDO em pelo menos um dia. O Planalto discorda de pontos incluídos pelo relator que acabam restringindo a margem para manobra orçamentária do Executivo, como o aumento de emendas parlamentares de pagamento obrigatório e a inclusão do Sistema S nas despesas da União.

Forte quer votar o projeto na sessão do Congresso na próxima terça-feira.

— Não tenho intenção de recuar. Onde tem dinheiro público tem que ter transparência e fiscalização
— disse Forte, acrescentando que esses recursos apenas vão transitar pelo Orçamento, sem qualquer impacto fiscal e não podem ser contingenciados.

No governo, a preocupação é com o impacto da mudança na gestão dos limites de despesa sob o novo arcabouço fiscal. O entendimento de técnicos é que a transferência da verba consumiria espaço dentro da regra, levando a cortes em outras áreas. Por isso, o governo manter o Sistema S fora do Orçamento.

TCU vê inconstitucionalidade

Integrantes do Tribunal de Contas da União (TCU) avaliam de modo reservado que a medida é inconstitucional. O entendimento é de que é possível dar maior transparência aos recursos por lei e não incluir a verba no Orçamento público. Os técnicos citam decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), sobre a natureza privada dos recursos destinados ao Sistema S.

O Sistema S é um conjunto de empresas voltadas para o treinamento profissional, assistência social, consultoria, pesquisa, como: Sesc, Senac e Senai.

O relator argumentou que a arrecadação é feita pela Receita Federal e cobrada pela Procuradora-Geral da Fazenda Nacional (PGFN). Por isso, vê a necessidade de incluir os recursos no Orçamento.

O relator estimou entre R\$ 30 bilhões e R\$ 40 bilhões para o Sistema S. A ideia não agrada os líderes do governo no Congresso. Apesar disso, o relator disse que não há razão para o Executivo votar contra.

Desde a semana passada, entidades integrantes do Sistema S, como Sebrae, Sesi e Senai e as confederações do comércio e da indústria vem criticando a medida sob o argumento de que essa verba não é pública. As confederações deverão divulgar uma nota conjunta nesta terça-feira.

Aumento de emendas obrigatórias

O atual relatório da LDO aumenta a obrigação de pagamento de emendas parlamentares pelo governo, colocando um prazo para as emendas de comissão serem empenhadas. Na prática, serão três tipos de recursos indicados por deputados e senadores que precisarão ser empenhados até junho de 2024: emendas individuais, de bancadas estaduais e de comissão. O montante total chegará a cerca de R\$ 48 bilhões.

As emendas de comissão não são impositivas constitucionalmente, para isso, seria necessária a aprovação de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC). Mesmo assim, o relator da LDO, Danilo Forte (União-CE), colocou na lei ordinária o prazo de pagamento e a quantidade de verbas que deve ser direcionada para a chamada RP8, cerca de R\$11 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/12/2023

AO LADO DE GOVERNADORES, LULA PEDE PRESSÃO A CAMPOS NETO: 'TEMOS QUE MEXER COM O CORAÇÃO DO PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL'

O presidente também avaliou que uma das prioridades de bancos públicos deve ser a garantia de empréstimos para estados e municípios

Por Renan Monteiro — Brasília



O presidente do BC, Roberto Campos Neto, e o presidente Lula — Foto: Agência O Globo

Em encontro com governadores, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva cobrou nesta terça-feira um movimento de pressão ao chefe do Banco Central, Roberto Campos Neto, para a aceleração da queda da taxa básica de juros, que está em 12,25%.

— Nós temos que mexer com o coração do presidente do Banco Central, 'reduz um pouco o juro, que as pessoas estão querendo tomar dinheiro emprestado'. Os



governadores podem ajudar, fazer pressão — disse, em cerimônia sobre o financiamento dos Bancos Públicos para investimentos nos estados.

- O Banco Central iniciou o ciclo de corte da Selic em agosto. Desde então, a taxa (nominal) caiu de 13,75% para 12,25%;
- A próxima queda, decidida pelo Comitê de Política Monetária (Copom), deve ser anunciada nesta quarta-feira;
- Assim, o juro básico da economia deve terminar o ano em 11,75%;
- Isso porque os oito diretores e Campos Neto entendem que o ritmo de queda em 0,50 ponto percentual seria o mais apropriado.

Na avaliação do governo, indicadores positivos para a economia brasileira - como o número de 2 milhões de empregos formais projetados para 2023 - poderiam ter tido um desempenho melhor se não fosse o custo de crédito elevado.

O Banco Central começou o ciclo de elevação da Selic em 2021, para controlar a alta de preços provocada a partir dos efeitos da pandemia na economia. A taxa máxima nesse processo foi de 13,75% - estagnada neste nível no período de agosto de 2022 a agosto de 2023.

Como as mudanças na Selic demoram de 6 a 18 meses para ter impacto pleno na economia, qualquer decisão sobre a redução do juro não será integralmente sentida, de imediato.

No evento desta terça-feira, o presidente Lula também avaliou que uma das propriedades de bancos públicos como BNDES e Caixa Econômica Federal deve ser a garantia de empréstimos para estados e municípios, e patrocinar investimentos nos entes federativos.

—Se o Tesouro (Nacional) Não tiver dinheiro, o BNDES vai ter dinheiro e o BNDES vai financiar — declarou. — Se não tiver dinheiro a gente tem que correr atrás. Não dá para apenas constatar que não tem dinheiro e fica quieto. Em alguns lugares nós temos que ter — complementa.

Próximos passos

O atual patamar da Selic está longe do desejo do governo. Sempre que questionado publicamente, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, nega cravar um número considerado ideal pela Fazenda, mas dá indicações. No sábado, ele criticou o fato de a Selic terminar o ano em 11,75%, quando a inflação está próxima de 4%.

Na última ata do Copom, que detalha a decisão sobre juro, os oito diretores e o presidente da instituição, Roberto Campos Neto, "anteveem" cortes de 0,50 ponto percentual "nas próximas reuniões".

Eles também avaliam que esse "ritmo (é) apropriado para manter a política monetária contracionista necessária para o processo desinflacionário".

O corte está sinalizado para, pelo menos, duas reuniões à frente. Essa é a interpretação apresentada pelo próprio Campos Neto em palestra na última semana.

O Banco Central continua com a lupa para o cenário inflacionário e as expectativas de inflação como risco. As pressões inflacionárias globais e inflação de serviços são alguns dos indicadores mensurados com atenção.

Cobrança desde o começo do ano

O ano de 2023 foi marcado por pressão direta do presidente Lula a Campos Neto - indicado na gestão de Jair Bolsonaro e o primeiro chefe da autarquia monetária com a autonomia operacional regulamentada.

- O BC tem a prerrogativa de decidir sobre a taxa de juros sem nenhuma ingerência política;

- Além disso, o mandato de presidente da República não coincide mais com o mandato do chefe do BC;
- Campos Neto fica no cargo até 31 de dezembro de 2024.

O presidente do Banco Central vem defendendo com recorrência, em pronunciamentos públicos, a condução da política monetária durante seu mandato e dos diretores da instituição.

Segundo estudo realizado pelo BC, apresentado em abril deste ano, se o Comitê de Política Monetária (Copom) não tivesse iniciado o ciclo de aperto monetário em 2021, a inflação para 2023 chegaria a 10%. Com isso, a estimativa é que a taxa básica de juro precisaria chegar a 18,75% para controlar a inflação.

O presidente do Banco Central diz que a instituição atua em um processo chamado tecnicamente “suavização da política monetária”. Ou seja, o equilíbrio entre a alta de juros para conter a escalada de preços e a necessidade de evitar os efeitos negativos no desempenho da economia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2023

SEM ACORDO, PRINCIPAL MEDIDA DE HADDAD PARA ARRECADAÇÃO É NOVAMENTE ADIADA NO CONGRESSO

Medida provisória de subvenção do ICMS é aposta para equilíbrio fiscal, com arrecadação de R\$ 35 bi

Por Victoria Abel e Gabriel Sabóia — Brasília



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

A análise da medida provisória (MP) que retoma a tributação de empresas que têm benefícios de ICMS para custeio foi novamente adiada no Congresso Nacional. A previsão era de o texto ser apresentado hoje pela comissão que analisa o tema, depois de ter sido adiada na semana passada. Ainda não há acordo para o assunto.

A proposta pode render mais de R\$ 35 bilhões aos cofres da União. De acordo com o líder do governo Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ligou para líderes e convenceu alguns deles sobre o voto sim. Essa é a principal medida de Haddad para atingir o déficit zero no ano que vem.

— O ministro Fernando Haddad fez pessoalmente contato com vários líderes da comissão mista. Vamos aprovar essa MP por uma certa margem de votos favoráveis. Haddad já conseguiu contornar alguns votos — disse o líder.

Randolfe Rodrigues reconhece, porém, que ainda há discordâncias em relação ao mérito.

— O problema ainda é em relação ao mérito. Ainda é necessário esclarecimentos. Por mais que seja adiado, por mais tensão que se tenha, não acredito que terminaremos o ano sem votar essa medida provisória. E temos o compromisso do presidente Rodrigo Pacheco de deixar o Senado funcionando o quanto for necessário.

O mesmo texto também deve incluir mudanças no Juros sobre Capital Próprio (JCP), modalidade de distribuição de lucros de acionistas em grandes empresas. Inicialmente, a expectativa era de R\$ 10 bilhões de ganho, mas o texto vem sendo modificado.

— JCP não está pacificado. Mas pode ser um tema enfrentado posteriormente, não é central.



Nos bastidores, fala-se que a análise não irá à frente enquanto o governo não cumprir acordos no que diz respeito à análise dos vetos do presidente Lula a projetos aprovados pelo Congresso, como a alteração nas regras do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) e o novo arcabouço fiscal.

Líderes que conversaram com o GLOBO sob sigilo afirmaram que o governo precisará fazer um esforço de articulação e pagar o montante de emendas parlamentares devidas. Deputados afirmam que existem emendas não pagas dos anos de 2019 a 2022. De acordo com eles, o governo prometeu executar apenas o valor da dívida do ano passado, o que teria irritado parlamentares.

Nesta terça-feira, o ministro da Secretaria de Relações Institucionais do governo Lula, Alexandre Padilha, prometeu que todas as emendas de transferência especial, chamadas de “emendas pix”, devidas a parlamentares, serão pagas até o final de dezembro. O recado vem em meio a uma semana de votações decisivas no Congresso Nacional. A modalidade de pagamento é a mais fácil de ser executada, já que vai diretamente dos cofres da União para os cofres municipais, sem necessidade de aprovação de projetos conveniados.

Estavam previstos cerca de R\$7,6 bilhões no orçamento de 2023 para as emendas pix. O ministro afirma que todo o valor já foi empenhado, destaca que 75% já foi pago e que a ordem para a execução total também já foi dada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2023

HADDAD VÊ 'GORDURA' PARA CORTAR JUROS E DIZ QUE NÃO HÁ RAZÃO PARA 2024 'SER PIOR' QUE 2023

Ministro reforça previsão de 2 milhões de empregos formais em 2023 e prevê mesmo feito para o ano que vem

Por Renan Monteiro — Brasília

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, voltou a cobrar uma redução mais acentuada na taxa básica de juros, atualmente em 12,25%, e avaliou que o ano de 2024 deve seguir com indicadores positivos para a economia. O Banco Central do Brasil se reúne nesta terça-feira para discutir a redução na taxa de juros.

Haddad deu as declarações ao comentar, nesta terça-feira, a previsão de abertura de empregos formais na casa de dois milhões para este ano. Por outro lado, as projeções do mercado e da própria equipe econômica apontam para uma desaceleração do PIB no ano que vem, o que pode refletir na empregabilidade.

— Nós devemos terminar um ano com quase dois milhões de empregos gerados no Brasil e não temos nenhuma razão para acreditar que o ano que vem será pior — disse o ministro da Fazenda. — A taxa de juros começou a cair poucos meses atrás e ainda temos gordura na política monetária e nossa taxa real está muito distante do segundo colocado (no mundo) — complementou.

Haddad participou nesta terça-feira de um plenária do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável da Presidência da República (CDESS).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2023

SENADO APROVA PROJETO QUE PERMITE REDUÇÃO DE JORNADA DE TRABALHO SEM PERDA SALARIAL

Proposta é terminativa e seguirá para Câmara dos Deputados

Por Victoria Abel — Brasília

A Comissão de Assuntos Sociais do Senado Federal aprovou nesta terça-feira o projeto de lei que permite a redução da jornada de trabalho, sem perdas ou reduções salariais. A proposta foi relatada pelo senador Paulo Paim (PT-RS) e de autoria do senador Weverton (PDT-MA). O texto segue para a Câmara dos Deputados.

“A redução da jornada de trabalho atende aos anseios do mundo do trabalho moderno, garantindo qualidade de vida ao trabalhador e, conseqüentemente, maior produtividade. Pesquisas demonstram que a redução da jornada traz ganhos de produtividade estimulando o crescimento econômico e melhorando a saúde mental e física do trabalhador”, diz o relatório de Paim.

Paim acatou uma emenda que também autoriza que as horas reduzidas poderão ser compensadas, conforme acordo entre as partes, com a anuência das respectivas entidades sindicais. Dessa forma, não seria necessária convenção coletiva para discussão do tema.

A pedido do senador Izalci Lucas (PSDB-DF), a matéria também permite a redução de jornada com diminuição de salário, mas apenas se aprovado em convenção coletiva sindical.

— Se a empresa estiver com dificuldade, com acordo ou convenção coletiva, que possa ter redução de jornada, com redução de salário.

Cartão de crédito: Quatro bancos levam a Haddad proposta para reduzir juros do rotativo. Entenda O senador também destacou que a redução ainda pode gerar mais de 3 milhões de novos postos de trabalho. Em um segundo momento, com a diminuição para 36 horas semanais, aproximadamente 6 milhões de empregos seriam criados. Os números são de uma pesquisa do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) citada pelo parlamentar em discurso no Senado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2023

BRASIL LEILOA BLOCOS DE PETRÓLEO PRÓXIMOS DE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL E TERRAS INDÍGENAS. VEJA OS LOCAIS

Na quarta-feira, serão ofertados aos investidores quase 610 áreas em lista que inclui pré-sal e novas fronteiras exploratórias em áreas sensíveis do ponto de vista ambiental

Por Bruno Rosa



Plataforma de petróleo em operação na Bacia de Santos
— Foto: Márcia Foletto

Enquanto a COP28 entra na reta final em Dubai, o Brasil realiza nesta semana a maior oferta de blocos para exploração de petróleo e gás de sua história. Na quarta-feira, serão ofertados aos investidores quase 610 áreas em uma lista que inclui o pré-sal e novas fronteiras exploratórias em áreas sensíveis do ponto de vista ambiental, que ficam próximas a unidades de conservação, terras indígenas, territórios quilombolas e até de uma das minas de sal-gema da Braskem em

Maceió.

Serão dois leilões realizados no Rio com áreas foram aprovadas na gestão de Jair Bolsonaro, em agosto do ano passado. No 2º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha, em áreas do pré-sal na costa do Sudeste, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) vai ofertar cinco blocos exploratórios do pré-sal (Cruzeiro do Sul, Esmeralda, Jade e Tupinambá, na Bacia de Santos; e Turmalina, na Bacia de Campos).

Foram habilitadas empresas como BP, Chevron, Petronas, Qatar Energy, Shell e TotalEnergies. A Petrobras não manifestou interesse.

Blocos em terra

Além do pré-sal, a ANP fará ainda o 4º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão, com 602 blocos nas bacias do Amazonas (em terra), Espírito Santo (em terra), Paraná (em terra), Pelotas (Santa Catarina e Rio Grande do Sul, em mar), Potiguar (Rio Grande do Norte e Ceará, em terra), Recôncavo (na Bahia, em terra), Santos (mar), Sergipe-Alagoas (em terra) e Tucano (Bahia, em terra).

Ao todo, 21 empresas manifestaram interesse em participar dessas áreas, que já foram oferecidas em leilões anteriores ou já estiveram sob concessão e foram devolvidas.

'Está acontecendo uma liquidação'

Apesar do interesse das petroleiras, o certame, que acontece no Rio de Janeiro, é alvo de ao menos de oito ações civis públicas. O Instituto Internacional Arayara já ingressou com ações em diversas regiões do país para impedir a oferta de blocos no Amazonas, no Paraná, em Sergipe-Alagoas e Potiguar, além das unidades de conservação perto de Fernando de Noronha e Abrolhos.

Nesta semana, o Instituto Internacional Arayara entrou com novas ações com a Coordenação Nacional da Articulação das Comunidades Negras Rurais Quilombolas e Articulação dos Povos Indígenas do Brasil para bloquear a oferta próximas a áreas sensíveis.



Protesto de ambientalistas em frente ao Hotel Guanabara, em dezembro do ano passado, onde foi realizado outro leilão de petróleo da ANP — Foto: Fabiano Rocha

-- São áreas, em sua maioria, que estão sendo ofertadas novamente e em novas fronteiras, como no Sul, importante rota migratória de espécies e fauna e flora marinhas, perto de Florianópolis. Há blocos em 23 terras indígenas, 5 territórios quilombolas e uma área a dois quilômetros de distância da mina da Braskem.

Está ocorrendo uma liquidação do Brasil. As áreas foram estabelecidas no governo passado, mas o atual poderia ter interferido e não o fez. Esse leilão vai contra a transição energética -- diz Juliano Bueno de Araújo, diretor-técnico do Instituto Internacional Arayara e do Observatório do Petróleo e Gás.

ANP diz que oferta é influenciada por interesse

Segundo a ANP, na Oferta Permanente de Concessão foram incluídos os setores que tiveram pelo menos um bloco com declaração de interesse de uma ou mais empresas. Assim, independentemente de quantos blocos receberem essa declaração, é incluído todo esse setor. Além disso, as 21 empresas habilitadas para participar só serão conhecidas no momento da apresentação das ofertas.

Marcus D'Elia, sócio da Leggio Consultoria, especializada em petróleo, gás e energia renovável, explica que o leilão de campos de extração de petróleo e gás realizado pela ANP faz parte da estratégia de Oferta Permanente, um mecanismo já utilizado pela agência desde 2019.

Ele lembra que os blocos ficam permanentemente abertos para avaliação, e a ANP marca as datas dos leilões após receber a manifestação de interesse das empresas.

-- A novidade nesta rodada é a grande quantidade de blocos sendo ofertados no Rio Grande do Sul e Santa Catarina, na Bacia de Pelotas, ainda pouco explorada. Há ainda áreas na Bacia de Santos e

blocos em terra em outros cinco estados. Por outro lado, aparecem também campos com risco ambiental, como blocos no Amazonas e na região de Fernando de Noronha -- lista D'Elia.

ONG aponta 'contradição' brasileira

Para o Greenpeace, o leilão confirma uma contradição do governo federal ao disponibilizar "o maior número de blocos de petróleo de toda história do país, num momento em que o mundo busca por soluções para garantir a descarbonização da economia global".

A ONG cita a preocupação com a exploração em áreas sensíveis próximas à Fernando de Noronha e Atol das Rocas, localizados na Bacia Potiguar, e outros 21 blocos na Bacia do Amazonas.

-- Não poderia haver contrassenso maior que a realização deste leilão um dia após o término da COP-28, onde as nações buscam por caminhos para enfrentar o colapso climático. O incentivo à exploração e produção de petróleo no Brasil distancia cada vez mais o discurso do presidente Lula das ações concretas para uma política energética voltada para o futuro -- diz Enrico Marone, porta-voz do Greenpeace Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/12/2023

Jornal de Brasília

JORNAL DE BRASÍLIA -BR

SENADO APROVA REGULAÇÃO DA PRATICAGEM; TEXTO DESAGRADA SETOR DE NAVEGAÇÃO

A praticagem é a atividade que conduz os navios na entrada e saída dos portos, tanto na sua navegação no canal de acesso quanto na atracação e desatracação

Por Redação Jornal de Brasília



Brasília (DF) 12/07/2023 Senador Rodrigo Pacheco durante Sessão do Senado que votou MPs e Projetos de lei. Foto Lula Marques/ Agência Brasil.

A Comissão de Infraestrutura do Senado aprovou na manhã desta terça-feira, 12, o Projeto de Lei 757/2022, que estabelece a regulamentação econômica da praticagem, serviço obrigatório para a condução de navios nos portos. Mesmo com a oposição do setor de navegação, o texto foi aprovado por unanimidade pelos 12 senadores presentes. Por ser um projeto

terminativo em comissão permanente, o projeto não precisa ir a plenário.

A praticagem é a atividade que conduz os navios na entrada e saída dos portos, tanto na sua navegação no canal de acesso quanto na atracação e desatracação. O serviço é realizado a bordo pelo prático, profissional que embarca de sua lancha no navio em movimento, a partir de uma escada estendida no costado da embarcação. A atividade busca trazer maior segurança na navegação em áreas com tráfego mais intenso e outras características que um comandante pode não ter familiaridade.

O projeto altera a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9 537/1997) e a Lei 10.233/2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O texto mantém a previsão de que o valor dos serviços siga livremente negociado entre a navegação e a praticagem. Ainda, mantém possibilidade de que esses valores sejam questionados e, em caráter extraordinário, excepcional e temporário, comprovado abuso de poder econômico ou defasagem de preço, que a Marinha instaure

comissão para emitir parecer consultivo sobre o preço. Pelo texto, agora a Antaq também poderá fazer parte dessa comissão.

Ainda, o PL lista as capacitações necessárias para exercer e manter a habilitação do serviço de praticagem pela autoridade marítima e estabelece a constituição dos serviços, a remuneração, os parâmetros para que a autoridade marítima institua anualmente a lotação dos profissionais e os casos em se pode dispensar o uso do práctico. É justamente esse último ponto o mais polêmico.

Na proposta original, de 2019, previa-se que a autoridade marítima poderia “habilitar comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de Zona de Praticagem específica ou em parte dela, sem a assessoria de práctico”.

Agora, o texto diz que a dispensa não será possível para embarcações com mais de 500 AB (quinhentas arqueações brutas). As exceções são para as hipóteses previstas pela autoridade marítima em regulamento específico, e “embarcações regionais, empurradores, balsas e comboio integrado de balsas, classificadas para operar exclusivamente na navegação interior”

Para as dispensas feitas pela autoridade marítima, deverá ser observado que essa possibilidade se limita a navios de até 100 metros de comprimento, tendo que ser o comandante brasileiro com experiência mínima de seis meses na área, com dois terços da tripulação também brasileira, mediante análise de risco prévia.

Fonte: Jornal de Brasília - BR
Data: 12/12/2023

MINISTÉRIO DIVULGA MINUTA DE POLÍTICA PARA IMPULSIONAR TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR FERROVIAS

A medida faz parte do conjunto de iniciativas que buscam impulsionar o modal
Por Redação Jornal de Brasília



A Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes divulgou minuta de decreto que prevê a implementação da Política de Transporte Ferroviário de Passageiros (PTFP). A medida faz parte do conjunto de iniciativas que buscam impulsionar o modal. Entre as novidades classificadas como mais expressivas, está a possibilidade de concessionárias explorarem imóveis e terrenos do entorno de linhas para geração de receitas, demanda para viabilizar investimentos. As diretrizes resultarão em plano de desenvolvimento para aplicação em 30 anos.

São três os eixos da política contida na minuta, que está em consulta pública desde esta segunda-feira. Dentre os princípios, estão segurança, qualidade, eficiência do serviço, integração com os demais modos de transporte e cooperação regional e internacional.

Quanto aos objetivos, destaca-se a implementação de medidas para atração de investimentos privados. A política ainda se pautará por diretrizes como colaboração das esferas administrativas, identificação de receitas e participação da sociedade.

Ao Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), o secretário de Transporte Ferroviário, Leonardo Cezar Ribeiro, explica que a política caminha para a regulamentação específica em consonância com a Lei 14.273/21, conhecida como a Lei das Ferrovias.

Para ele, o principal pilar que fará efeito para atração de investimentos na modalidade é a segurança jurídica desenvolvida pelas diretrizes. “Não temos nenhuma política específica para o segmento. É



um modal com diversas vantagens, com destaque para o ambiental, com grande capacidade de transporte”, diz.

Uma das entidades que participaram da construção da minuta foi a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos). Para a diretora executiva da entidade, Roberta Marchesi, o estabelecimento da política é um resgate do olhar do Executivo sobre o setor. “É uma sinalização importante. Tivemos outros planos em governos anteriores para o transporte, mas nenhum trouxe o transporte ferroviário de passageiros”, diz

A minuta está em consulta pública até sexta-feira, 15, período em que serão recebidas sugestões de ajustes. Depois disso, o texto será avaliado primeiro pelo Ministério dos Transportes e depois pela Casa Civil. “Ainda estamos decidindo se o decreto com a política será publicado antes ou conjuntamente com o plano nacional para ferrovias”, informa Ribeiro. O plano citado por ele incluirá obras e outras medidas para o setor, com previsão de divulgação no início do próximo ano.

Recursos

Na avaliação do secretário Leonardo Cezar Ribeiro, para além da política, é preciso avançar sobre a necessidade de receitas públicas para o custeio da manutenção ferroviária. Ao comparar com os recursos públicos empregados nos Estados Unidos – US\$ 66 bilhões -, diz que essa é uma fonte que precisa amadurecer. “Nos últimos anos, vendeu-se a ideia de que apenas os recursos privados solucionariam os gargalos por conta própria. A experiência internacional mostra que isso não acontece. As soluções passam pelas parcerias público-privadas”, afirma.

Para Marchesi, uma das previsões mais importantes para a atração de investimento é a autorização de exploração imobiliária das estações de trem, de seus entornos e da faixa de domínio. O objetivo é tornar as operações mais atrativas. “Há bastante tempo que se busca utilizar imóveis nas estações, próximos ou terrenos para que o operador possa explorar, alugar, fazer shopping. Isso já existe há muito tempo na Ásia. Aqui no Brasil temos exemplos no metrô de São Paulo, mas é muito pontual”, diz a diretora.

Os aspectos de sustentabilidade ganharam um capítulo específico, outra aposta para atração de investidores externos. “Recentemente estivemos na COP28 e ficou muito clara a importância estratégica de investir em ferrovias para a redução de emissão de CO2”, conta Ribeiro. Também dentro da sustentabilidade estão aspectos sociais, com destaque para geração de emprego e de acesso.

A diretora ANPTrilhos destaca, porém, que os efeitos para a expansão serão sentidos paulatinamente. “Toda retomada é lenta e difícil, mas seria impossível sem o estabelecimento da política”, diz.

Nesse sentido, o segundo passo, segundo ela, será um marco regulatório estabelecido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Fonte: Jornal de Brasília - BR
Data: 12/12/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CAIADO PEDE UNIÃO DE GOVERNADORES CONTRA MP DAS SUBVENÇÕES, PRIORIDADE DE HADDAD

Governador levou assunto ao ‘grupo de zap’, mas colegas não se manifestaram; ‘Governo quer arrancar dinheiro de todo mundo’, diz o ex-senador

Por Eduardo Gayer - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Um dos maiores críticos à reforma tributária, o governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União Brasil), também discorda frontalmente da nova prioridade do ministro da Fazenda, Fernando Haddad: a Medida Provisória (MP) 1185, conhecida como “MP da subvenção do ICMS”. À Coluna, Caiado afirmou que os governadores precisam se unir contra a medida, que pode ser votada no Congresso nesta semana e visa arrecadar R\$ 35 bilhões para a União em 2024. A verba é considerada essencial para o governo atingir a meta de déficit fiscal zero.



**O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União Brasil).
Foto: FOTO: WILTON JUNIOR/ ESTADÃO**

A MP da subvenção limitou a possibilidade de grandes empresas abaterem os benefícios concedidos por Estados (como isenções no ICMS, um imposto estadual) da base de cálculo dos impostos federais. Agora, isso só pode ser feito para investimentos, não em gastos de custeio. A medida evita que as empresas tenham um benefício duplo (estadual e federal) e paguem menos impostos. Se não for aprovada pelo Congresso até fevereiro, e se tornar lei, a MP perde

validade.

Para Caiado, a medida traz “malefícios” para as indústrias, é uma “ingerência indevida da União” e vai “asfixiar os Estados em desenvolvimento”. “O governo quer arrancar dinheiro de todo mundo para cumprir o arcabouço fiscal que ele mesmo inventou. Faz isso com a a reforma tributária, com a MP 1185. Ninguém está aguentando mais”, afirmou à Coluna.

“Precisamos de uma ação conjunta, buscar uma saída. Os Estados não podem ser penalizados desse tanto. Muita gente não está fazendo conta de como as indústrias serão afetadas. Já estamos sofrendo com a reforma tributária, que é uma retaliação aos Estados em crescimento no Brasil. Não podemos aceitar isso”, seguiu o governador.

O governo quer arrancar dinheiro de todo mundo para cumprir o arcabouço fiscal que ele mesmo inventou.

Ronaldo Caiado, governador de Goiás

Caiado confessou à Coluna que publicou suas críticas à MP 1185 no grupo de “zap” que reúne todos os governadores, mas ninguém respondeu. “Não teve manifestação nenhuma e eu, sinceramente, não entendo o porquê. Eu tenho tentando [buscar união ente governadores]”.

Citado como um possível candidato à Presidência da República em 2026, o governador de Goiás diz que abre mão de receita estadual como uma forma de industrializar a região e gerar emprego. “E o governo quer cobrar PIS/Cofins e IR da isenção que dou no ICMS? Eu, por acaso, tenho a prerrogativa de cobrar ICMS no subsídio que o BNDES dá para outros países?”, comparou Caiado.

O governo federal, porém, com a MP, não passou a cobrar imposto sobre as isenções fiscais estaduais, mas restringiu a possibilidade de retirá-las da base de cálculo de impostos federais.

A MP da subvenção ainda precisa ser aprovada por uma comissão mista, antes de seguir para votação nos plenários do Senado e da Câmara. Há forte resistência entre parlamentares. O líder do governo no Senado, Randolfe Rodrigues (Rede-AP), afirmou que o texto é a “prioridade das prioridades”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2023

ELETOBRAS VAI PAGAR R\$ 1,2 BILHÕES À PETROBRAS PARA ENCERRAR DISPUTA JUDICIAL

Segundo a Petrobras, esse acordo está condicionado à homologação judicial e põe fim ao processo judicial iniciado em 2010

Por Gabriel Vasconcelos e Caroline Aragaki

RIO E SÃO PAULO - A Petrobras confirmou nesta terça-feira, 12, acordo judicial com a Eletrobras para o recebimento de R\$ 1,2 bilhão. O acordo é relativo à cobrança das diferenças de correção monetária e juros do Empréstimo Compulsório da Eletrobras, e foi aprovado pelo Conselho de Administração da Petrobras em reunião na segunda, 11.

Segundo a Petrobras, esse acordo está condicionado à homologação judicial e põe fim ao processo judicial iniciado em 2010, reduzindo custos com litígio e otimizando os recursos da Petrobras.

O pagamento deve ser efetuado em até cinco dias úteis após o trânsito em julgado da sentença que reconhece a autocomposição. Segundo a estatal, o acordo terá efeito positivo no resultado consolidado da companhia.

Essa negociação faz parte do projeto da Eletrobras, implementado em 2023, para reduzir sua provisão para contingências, envolvendo os processos judiciais que discutem a correção monetária de créditos escriturais de empréstimo compulsório que, em 30 de setembro de 2023, representava uma provisão total de R\$ 19 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2023

‘QUEREMOS QUE O BRASIL SEJA EXEMPLAR EM SUSTENTABILIDADE’, DIZ CEO DA NESTLÉ PARA AMÉRICA LATINA

Executivo diz que unidade brasileira está engajada com o setor agropecuário e os parceiros para conquistar e construir sistemas alimentares resilientes

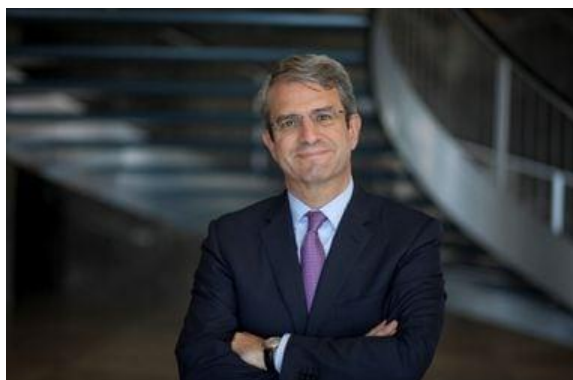
Por Karla Spotorno

ENTREVISTA COM

Laurent Freixe - CEO da Nestlé para América Latina

DUBAI - A Nestlé quer tornar o Brasil um exemplo na questão da sustentabilidade. A gigante global de alimentos quer zerar as emissões de gases de efeito estufa em 2050 e o País é visto como essencial para contribuir nesse processo, segundo o CEO para América Latina, Laurent Freixe. A empresa anunciou recentemente que pretende investir mais de R\$ 6 bilhões no País até o fim de 2025.

Em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast durante a 28ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP-28), em Dubai, Freixe afirmou que o Brasil dispõe de uma série de fatores para isso. Um deles é o fato de os produtores rurais serem grandes - maiores que em outros países da América Latina e da África -, o que ajuda a dar escala para as inovações, ganhos de produtividade com tecnologia e eficiência energética. “O Brasil é muito ativo em projetos net zero”, disse Freixe.



O executivo francês afirma que os produtores que avançaram na direção de uma agricultura mais sustentável conseguiram reduzir, em média, 8% os custos operacionais e aumentar em 4% a lucratividade. O Brasil é o maior fornecedor de café para a Nestlé e também fornece cacau, soja e leite. No País, há uma rede com 4 mil produtores de cacau e 1.500, de café. A seguir, os principais trechos da entrevista.

Laurent Freixe, CEO da Nestlé para América Latina Foto: Nestlé/Divulgação



Por que a Nestlé decidiu participar da COP-28?

O tema da sustentabilidade é globalmente crítico para a Nestlé. Temos o compromisso de nos tornarmos carbono neutro em 2050, que é praticamente 'amanhã'. Por conta disso, fazemos parte do World Business Council for Sustainable Development [WBCSD] e presentes na COP. A presidência da COP-28 fez uma declaração sobre agricultura sustentável e sistemas alimentares resilientes, que são muito importantes para a meta global de ser net zero. E nós apoiamos essa declaração.

Das cadeias produtivas - cacau, café, leite -, qual é a mais desafiadora para a redução das emissões?

A cadeia do leite. Aqui está o maior impacto. Globalmente, na Nestlé, mais de 70% das emissões vêm da atividade agropecuária. E o leite, individualmente, responde por 50%.

O Brasil pode se transformar em uma referência na Nestlé nesse esforço de zerar as emissões nas diferentes cadeias produtivas?

Nosso objetivo é gerar impacto positivo em todos os países em que operamos. Mas é verdade que o Brasil é o terceiro maior mercado da Nestlé no mundo. Logicamente, está entre os maiores emissores de gases de efeito estufa (entre os países em que a empresa atua). Então se queremos uma mudança é preciso haver mudanças nos Estados Unidos, na China, no Brasil, na Europa. Então, o Brasil está no topo da agenda. E a equipe brasileira está muito engajada com o setor agropecuário e os parceiros para conquistar nossos objetivos e construir sistemas alimentares resilientes. Em muitas áreas, o Brasil está muito avançado, é muito inovador.

O País tem vantagens comparativas?

Uma vantagem é que as fazendas são maiores. Então é mais fácil evoluir nas parcerias porque conseguimos escalar. É por isso que o Brasil é tão importante. Um dado interessante é que as fazendas que adotaram práticas regenerativas conseguiram reduzir os custos operacionais em 8% e aumentaram a lucratividade em 4%. Por quê? Porque eles usam menos pesticidas, menos fertilizantes, o solo fica mais resiliente. Isso é uma confirmação de que a agricultura regenerativa é boa para o planeta mas também é boa para os produtores. O ponto-chave é fazer a transição. É um processo de mudança.

A Nestlé tem um departamento técnico para apoiar essa transição?

Sim. Globalmente temos 4,5 mil agrônomos trabalhando com os produtores. Parte disso, está no Brasil. O País é muito relevante por alguns motivos. Tem o ecossistema mais precioso do mundo, que é a Amazônia. É um grande produtor agrícola. É um grande mercado consumidor também. Para a Nestlé, é o terceiro maior do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos e da China.

Então é um grande fornecedor de ingredientes, mas também um grande consumidor.

Sim. E um grande polo fabricante e exportador para a Nestlé. Exportamos café, cacau, laticínios. E também é um País importante quando falamos de capital humano. O Brasil oferece um bom ecossistema para os negócios: capital humano, recursos naturais, escala, bons parceiros. Os produtores são grandes ao contrário do que vemos em países da África e no resto da América Latina. Ou seja, há condições muito favoráveis para essa transformação. Por isso, o Brasil é prioritário para a questão da sustentabilidade. Uma das áreas em que o País é destaque é a digitalização do processo de produção, o que resulta em maior transparência do início ao fim. Isso ajuda a melhorar a produtividade, reduz os resíduos, promove a circularidade (ao longo de todo o ciclo de produção). Algumas das nossas melhores fábricas estão no Brasil. Queremos continuar investindo nisso para criar sistemas alimentares sustentáveis e resilientes. Queremos que o Brasil seja exemplar, seja um "farol" nesse processo.

Como a Nestlé tem trabalhado para reduzir o plástico das embalagens?

O plástico é um problema se não é reutilizado ou reciclado. Nosso primeiro esforço é reduzir o tamanho da embalagem ao mínimo necessário. Estamos fazendo isso em todas as linhas de produtos. E estamos trabalhando para ter todas as nossas embalagens recicláveis ou reutilizáveis. Temos vários tipos de intervenção, desde a educação do consumidor e o apoio ao trabalho de catadores para que nenhuma embalagem vá parar no meio ambiente, em aterros.

Sobre embalagens, a empresa firmou alguma meta?

Sim. Queremos 100% das nossas embalagens reutilizáveis ou recicláveis em 2025. Estamos no caminho disso (segundo a assessoria, o percentual no Brasil é de 98%).

Ao mencionar ‘reutilizável’, o senhor fala em logística reversa, como no caso das cápsulas da Nespresso que o consumidor pode devolver na loja?

Não exatamente. É o modelo antigo, em que a empresa coleta o recipiente, reintegra no sistema de produção, utilizando para envasar novamente o produto e retornando para o mercado. Essa é uma parte da solução para a questão das embalagens. Não somos muito grandes nisso. Ainda não existe no Brasil. Chamamos de iniciativa Loop.

Onde existe essa iniciativa?

Nos Estados Unidos e na França, de forma mais relevante. É um processo custoso e também complicado porque exige mudança de hábito do consumidor. Na França, o cliente compra o produto e a embalagem (uma lata de metal padronizado para diferentes produtos, como cereal ou achocolatado), pela qual ele paga um valor. Ao consumir tudo, ele devolve a embalagem, que é higienizada e reutilizada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2023

GIANNETTI: ‘RISCO É QUERER FAZER CRESCIMENTO A FERRO E FOGO, COMO TENTOU A DILMA. E DEU NO QUE DEU’

Na avaliação do economista e filósofo, porém, economia brasileira termina o primeiro ano do terceiro governo de Luiz Inácio Lula da Silva melhor do que começou

Por Luiz Guilherme Gerbelli

ENTREVISTA COM

Eduardo Giannetti - Economista e filósofo. É integrante da Academia Brasileira de Letras

O economista e filósofo Eduardo Giannetti avalia que a economia brasileira termina o primeiro ano do terceiro governo de Luiz Inácio Lula da Silva melhor do que começou. O crescimento será maior do que o previsto, a inflação está dentro do intervalo da meta estabelecida, o desemprego está baixo e houve uma apreciação dos ativos denominados em reais.

“Eu acho que essa é uma grande conquista do ano”, diz. “Reflete muito a virada das expectativas pelo fato de que, num ano em que houve um aumento forte do juros nos Estados Unidos e no mundo, o real se apreciou e se valorizou em relação ao dólar americano”, afirma Giannetti, que contribuiu com o plano econômico de Marina Silva, hoje ministra do Meio Ambiente, nas vezes em que ela disputou a Presidência.



Com o último dado do Produto Interno Bruto (PIB) – alta de apenas 0,1% no terceiro trimestre –, Giannetti diz que um dos riscos na condução da política econômica no ano que vem é a “impaciência”, de “querer fazer o crescimento a ferro e fogo, uma espécie de marcha forçada, como tentou fazer a Dilma. E deu no que deu.”

Economia brasileira termina o ano melhor do que começou, diz Giannetti Foto: DANIEL TEIXEIRA/ESTADAO

A seguir trechos da entrevista concedida ao Estadão:

Como o sr. avalia esse primeiro ano do governo Lula, que está chegando ao fim?



O ano está terminando melhor do que começou. Começamos 2023 com uma inflação preocupante, uma expectativa de crescimento em torno de 1% - ou menos - e muita incerteza sobre o que poderia ser a política econômica durante o governo Lula. Estamos terminando o ano com uma inflação dentro da faixa do intervalo da meta, uma boa expectativa de cumprimento em 2024, um crescimento que foi ao redor de 3% no ano - o triplo do que era previsto -, uma taxa de desemprego baixa e uma taxa de ocupação alta, e os ativos denominados em real estão apreciados. Eu acho que essa é uma grande conquista do ano.

Por quê?

Reflete muito a virada das expectativas ao longo de 2023 pelo fato de que, num ano em que houve um aumento forte dos juros nos Estados Unidos e no mundo, o real se apreciou, se valorizou em relação ao dólar americano. Estamos com o real, hoje, num nível que eu diria muito surpreendente. De um modo geral, o saldo do primeiro ano é positivo. Não resolvemos os nossos problemas. Longe disso. Mas atravessamos um ano que parecia muito complicado de uma maneira razoavelmente boa.

Eu acho que são duas as principais conquistas do governo Lula na área econômica. A primeira é a apresentação de um arcabouço fiscal, que não é o ideal, mas que deu uma garantia de que não voltamos para o descontrole que prevaleceu no segundo mandato do Lula e, principalmente, durante o governo Dilma. E, em segundo lugar, a enorme conquista que é a apresentação de uma reforma tributária com a unificação de cinco impostos e o fato de ter sido muito bem conduzida do ponto de vista da negociação política com o Congresso, apesar de todas as concessões que precisaram ser negociadas no caminho.

Mas a previsão para 2024 é de um crescimento menor. Qual é a expectativa do sr. para o próximo ano?

Apesar de termos crescido 3% neste ano, o fato é que nós estamos vivendo uma clara desaceleração do nível de atividade. O número (do terceiro trimestre) mostra que estamos caminhando para uma quase estagnação em termos de crescimento. O mais preocupante desse número do PIB trimestral é o investimento.

O que explica essa desaceleração?

Eu acho que há muitos fatores. O mais evidente se reflete no nível de investimento, que está muito baixo. Agora, por trás disso, paira ainda uma forte incerteza do lado fiscal, quanto ao cumprimento do que foi anunciado em relação ao arcabouço fiscal. Há uma incerteza em relação à constituição tributária que vai prevalecer no Brasil. Para você tomar uma decisão de investimento de longo prazo, precisa ter alguma previsibilidade de qual vai ser o arcabouço tributário que vai incidir sobre a sua atividade. E o fato de que os juros no Brasil, ao longo de 2023, permaneceram extremamente elevados, embora tenham começado a cair nos últimos meses. Mas continuam muito altos.

Tem também o endividamento das famílias. Há um comprometimento muito elevado da renda disponível das famílias por conta desse endividamento. De novo, os juros inibem não só o investimento, mas também deixam as famílias com muito menos espaço para poder tomar decisões de consumo, uma vez que elas têm de pagar o serviço muito caro das dívidas que têm.

O sr. não vê como uma preocupação uma eventual tentativa do governo para ampliar os gastos com a desaceleração do crescimento?

Pairam dois grandes riscos em relação à condução da política econômica no segundo ano do governo Lula. O primeiro deles é esse: diante de um crescimento mais baixo, se prevalecer o que parece que está a caminho, uma desaceleração intensa da economia, um risco muito grande é a impaciência, de querer fazer o crescimento a ferro e fogo, uma espécie de marcha forçada, como tentou fazer a Dilma. E deu no que deu.

E como evitar esse risco?

É muito importante a equipe econômica - e acho que ela tem clareza sobre isso - convencer o presidente e prevalecer na sua postura de cautela, de não ceder para buscar um alívio no curto prazo, mas que pode ter consequências muito piores lá na frente.

Eu acho que um grande teste vai ser quando ficar claro no fim do primeiro trimestre de 2024 que a meta de zerar o déficit primário não vai ser cumprida e, portanto, o contingenciamento que está previsto na lei precisa ser implementado. Vai ser o teste de fogo do compromisso do governo com o equilíbrio fiscal. Nem diria equilíbrio, diria com o controle das contas públicas.

E como o sr. avalia a situação fiscal do País?

A situação fiscal brasileira não é periclitante. Nós não estamos na beira de um abismo. A dívida bruta do setor público é alta para um país de renda média - ao redor de 76% do PIB, 77% do PIB -, mas está muito abaixo das dívidas públicas líquidas da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), que estão, na média, acima, na média, de 100%. Não é uma tragédia e não será o fim do mundo se a dívida pública brasileira, ao longo do ano que vem, crescer alguns pontos percentuais, dois ou três pontos. O que é extremamente importante é que a equipe econômica e o governo saibam administrar as expectativas e não permitam que se fixe uma ideia de que prevaleceu o descontrole. E é aí que eu acho a questão do contingenciamento importante. Essa administração das expectativas é o ponto mais delicado.



Situação fiscal do País não é periclitante, afirma Giannetti Foto: DANIEL TEIXEIRA/ESTADAO

Essa importância de administrar as expectativas ficou claro quando se discutiu a mudança da meta fiscal...

Esse tipo de ruído é um gol contra que o governo faz.

Mudar a meta seria um problema num cenário em que o mercado já não acredita no resultado primário zero em 2024?

Depende muito de como isso é feito e de como é percebido. O governo tem uma expectativa - e me parece um pouco irrealista - para as receitas excepcionais que se materializariam no ano que vem. Eu acho que é uma expectativa que provavelmente vai se frustrar. Com o crescimento mais baixo, também a expectativa de arrecadação tributária, provavelmente, será menor. Ao mesmo tempo, tem gastos públicos e a necessidade de manter políticas sociais e algum nível de investimento do setor público. Nós não estamos na beira de um abismo fiscal. Agora, é preciso ter extremo talento e cuidado na maneira como se administram as expectativas do mercado financeiro.

Não podemos correr o risco de ter uma desconfiança em relação ao futuro que leve a uma depreciação da moeda, com impacto na inflação e jogando por água abaixo a expectativa de que o juro primário possa cair de maneira consistente no Brasil. Isso, sim, levaria nossa situação fiscal para um enredo muito preocupante, coisa que não é definitivamente o caso agora. No próximo ano, eu acho que o Banco Central já tem elementos para dar uma acelerada no ritmo da redução do juro primário. Isso vai trazer grande alívio para as contas públicas. Não altera o déficit primário, mas altera e muito o déficit nominal, que é o que realmente conta para a dívida pública.

Até onde o Banco Central pode chegar nesse ciclo de corte de juros?

Com a redução clara do nível de atividade e as expectativas de inflação, e a própria inflação, convergindo para próximo da meta estabelecida, há elementos objetivos para dar uma acelerada no ritmo de corte da Selic. Eu não vou dizer números, mas eu acho que isso está colocado. Agora, o importante de tudo isso é que o ônus de serviço da nossa dívida pública caia e dê um pouco de margem de manobra no Orçamento e reduza também o crescimento da dívida pública do Brasil

O sr. falou de dois riscos na condução da política econômica em 2024 e mencionou a impaciência. Qual é o segundo risco?

O segundo grande risco está na relação entre Executivo e Legislativo. Nós sabemos, desde o início da redemocratização, que há uma dinâmica na relação entre Executivo e Legislativo ao longo do mandato. Tipicamente, o Executivo começa numa situação de poder, de dominância, capaz de iniciar



e implementar uma agenda com o Congresso, mas, ao longo do mandato, esse capital político se enfraquece e a relação de forças começa a pender para o lado do Legislativo. O agravante é que, no quadro atual, por uma série de razões, o Congresso veio paulatinamente assumindo protagonismos em relação ao Orçamento, em relação às medidas provisórias e ao próprio andamento das políticas no Brasil. Eu acho que uma grande incógnita é como vai se desdobrar essa relação entre Executivo e Legislativo daqui para a frente.

E como o governo tem se comportado nessa relação?

O governo Lula tem sido muito habilidoso até aqui. E o Lula tem um talento e uma capacidade de liderança que tem permitido a ele, nesse início de mandato, ter uma relação cooperativa com o Legislativo. Em alguns momentos, até o Legislativo tem surpreendido para o bem, como no caso da Eletrobras e da lei do saneamento. Agora, nós sabemos que o fisiologismo tende a se tornar mais aguerrido à medida que o mandato avança e o Executivo tende a se enfraquecer. Nós vamos ter fatos relevantes em relação a isso - não sei exatamente quando - , mas que têm a ver com a renovação das presidências do Senado e da Câmara dos Deputados.

Muito da dinâmica dessa relação, entre Executivo e Legislativo, vai depender de como será feita essa transição. Os presidentes das casas têm enorme poder na definição e na votação das pautas. Nós temos de contar, realmente, com toda a habilidade da área política do governo para permitir que essa relação, em grande parte cooperativa, possa continuar prevalecendo no ano que vem. Mas aí mora um perigo: a última coisa que nós precisamos nesse momento é um jogo de conflito entre os três poderes no Brasil, como houve durante a maior parte do último governo.

De certa forma, Lula enfrenta um cenário diferente dos seus outros mandatos. Ele governa com uma sociedade polarizada. Vai ser fácil controlar a ala política se ela demandar mais gastos em 2024, ano de eleição municipal?

É natural em qualquer governo que haja uma pressão para gastar. O fato é que tem muito dinheiro já empenhado, mas que não está sendo gasto no Brasil. O chamado empoçamento. Não tem projeto. Não tem capacidade operacional. Se a preocupação for, de fato, com realizações, a primeira providência é garantir que o que já está colocado – e não é pouco - seja usado, e usado com critério. A minha avaliação é que o governo Lula abriga dois núcleos bastante claros. Tem o núcleo que eu chamo PT raiz e o núcleo centro liberal. Felizmente, na minha avaliação, algumas áreas críticas, como a economia e o meio ambiente, estão em boas mãos, na do centro liberal. Outras áreas, como a mais visível delas, a política externa, ficaram com o PT raiz.

E como analisa esse arranjo?

É razoável dentro de uma democracia. O Lula gosta de ser o árbitro. Ele quer ouvir, ele pondera. E, nos momentos críticos, apesar de muitas vezes, ele, na sua incontinência verbal falar coisas que não ajudam, no momento de decidir tem prevalecido o bom senso e o senso prático do que realmente o Brasil precisa.

Mas não é ruim esse ruído?

Enquanto ele fica no plano simbólico, das palavras, de uma frase impensada, causa algum prejuízo naquela dimensão das expectativas. Mas, na hora em que se percebe que aquilo não tem desdobramento, não tem duração, é um plano passageiro, causa mais espuma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2023

USIMINAS DEVE DESLIGAR ALTO-FORNO DE IPATINGA E CULPA IMPORTAÇÕES DE AÇO DA CHINA

Marcelo Chara, presidente da Usiminas, reivindica uma 'defesa efetiva da produção industrial brasileira contra produtos subsidiados da China'

Por Redação



Alto-Forno 1 da Usina de Ipatinga, em Minas Gerais, deve ser desligado, segundo a Usiminas Foto: Divulgação/Usiminas

A Usiminas anunciou na segunda-feira, 11, que pretende desligar o Alto-Forno 1 da Usina de Ipatinga, em Minas Gerais, devido ao aumento das importações de aço da China. Segundo o presidente da Usiminas, Marcelo Chara, a concorrência desleal está “devastando a indústria do país e afetando toda a cadeia de produção industrial”. Chara também disse que a empresa vai de revisar o atual modelo de gestão, “com forte foco nas atividades operacionais”.

Na semana passada, o grupo siderúrgico Aperam South America informou que decidiu adiar a terceira fase de seu plano de investimentos no Brasil previsto para 2024/2025, considerando o “momento de adversidade enfrentado pela indústria siderúrgica brasileira, com o excesso de aço importado no mercado e a queda nas vendas”. Durante a implementação do projeto, até 1,5 mil vagas temporárias seriam criadas, segundo a empresa.

O Alto-Forno 1 tem capacidade de produção de 600 mil toneladas por ano. A Usiminas está finalizando a reforma do Alto-Forno 3, após um investimento de R\$ 2,7 bilhões. O equipamento está em operação comercial e logo deve atingir sua capacidade total de produção, de 3 milhões de toneladas de ferro gusa por ano. Segundo ele, o equipamento poderá atender as próximas décadas com “grande potencial, alta eficiência e desempenho ambiental superior”.

Chara afirmou que o Brasil é competitivo e que tem capacidade de atender a demanda. “Precisamos de uma defesa efetiva da produção industrial brasileira contra produtos subsidiados da China.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/12/2023

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

RUI COSTA E TARCÍSIO ANUNCIAM INVESTIMENTO DE R\$ 10 BILHÕES PARA OBRAS DE MOBILIDADE EM SP

Projetos para ampliar o metrô de São Paulo e ter um trem de média velocidade até Campinas estão no PAC

Por Jéssica Sant'Ana e Fabio Murakawa, Valor — Brasília



Governador paulista Tarcísio de Freitas, entre Alckmin e Lula, para assinatura de financiamento de obras em SP — Foto: Ricardo Stuckert/PR

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, e o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, anunciaram nesta terça-feira um financiamento de R\$ 10 bilhões do governo federal para obras de mobilidade no Estado paulista. O anúncio foi feito no Palácio do Planalto.

"O Estado de São Paulo hoje lança mão de R\$ 10 bilhões para construir e ampliar o metrô de São Paulo e construir trem de média velocidade até Campinas", afirmou Rui Costa. "Governo federal dá as mãos a São Paulo para melhorar mobilidade urbana e reduzir os custos das pessoas", completou.

As duas obras estão incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e vão ser financiadas por bancos públicos.

O governador de São Paulo lembrou que o financiamento do trem intercity Campinas-SP é um projeto antigo. "Vamos ter o primeiro trem de média velocidade no Brasil. Isso estimula outras cidades a fazer o mesmo", afirmou.

"Estamos estudando o trem Sorocaba-SP, daqui a pouco vou bater na porta do BNDES", brincou o governador. Há, ainda, a intenção de incluir no PAC o projeto do Rodoanel. Conversas com o governo vão nesse sentido, disse. O evento foi realizado com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Infraestrutura

O financiamento de R\$ 56 bilhões dos bancos públicos a Estados e municípios para projetos de infraestrutura não está descolado da responsabilidade fiscal, destacou Rui Costa.

"Um país se desenvolve mantendo absoluto respeito ao equilíbrio fiscal e financeiro, mas isso não é antagônico aos investimentos que buscam qualidade de vida da população. Investimento em escolas e infraestrutura não é gasto financeiro, é reduzir o custo-Brasil", defendeu o ministro durante evento no Planalto.

Ele disse, ainda, que o governo optou por financiar Estados e municípios dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) respeitando as "limitações de capacidade de empréstimo" dos bancos públicos.

Por fim, o ministro afirmou que os pessimistas apontavam alta do Produto Interno Bruto (PIB) para este ano de 1%, mas que o país vai crescer 3%. "Se Banco central ajudar com redução mais acelerada da queda de juros, nós vamos melhorar a vida das pessoas [em 2024]", disse Rui.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/12/2023

GOVERNO PREVÊ R\$ 1 BI EM LEILÃO DE PORTOS

Seis áreas distribuídas nas regiões Sul, Norte e Nordeste serão leiloadas amanhã

Por Rafael Bitencourt — De Brasília

Arrendamento de áreas

Seis terminais portuários serão levados a leilão no dia 13 de dezembro



O governo federal espera contratar quase R\$ 1 bilhão em investimento com os leilões de arrendamento de terminais portuários programados para amanhã (13). Ao todo, serão ofertadas, na sede da B3, em São Paulo, seis áreas distribuídas nas regiões Sul, Norte e Nordeste.

“O foco desses leilões são as áreas que vão aumentar a movimentação de cargas de alguns segmentos importantes da economia do país, como sal, fertilizante, grãos vegetais e minério”, afirmou Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos.

Ele calcula que o volume de investimento a ser contratado esta semana será parte dos quase R\$ 10 bilhões que o governo espera atingir com os novos arrendamentos nos próximos três anos.

O maior volume de investimento, de R\$ 910 milhões, vai para o terminal PAR09, no porto de Paranaguá (PR). São 35 anos de contrato voltado para a movimentação de soja, milho e farelos.

O arrendamento do terminal de Paranaguá será negociado pela própria autoridade portuária em leilão convencional. Os demais ativos serão ofertados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na modalidade simplificada. Isso porque os cinco projetos têm investimento inferior a R\$ 50 milhões e contratual de até dez anos. Esse modelo nem sequer exige aval prévio do Tribunal de Contas da União (TCU).

O Valor apurou que todos os terminais contaram com entrega de envelopes com lance, o que garante que nenhum dará “vazio”, por falta de proponente.

Pela modalidade de leilão simplificado, serão ofertados os seguintes terminais: RIG71, no porto de Rio Grande (RS); POA02 e POA11, no porto de Porto Alegre; VDC04, no porto de Vila do Conde (PA); e MAC15, no Porto de Maceió.

A Antaq foi questionada se o terminal MAC15, em Maceió, teria alguma relação com a exploração de sal-gema da Braskem, atividade que provocou afundamento de solo em bairros da capital alagoana, e também se o embarque de sal ofereceria algum risco adicional. A agência não respondeu à reportagem até a conclusão desta edição.

Em 2024, os destaques são os leilões de dois terminais no porto de Itajaí (SC), cada um com investimento de R\$ 2,7 bilhões, e o canal de acesso ao porto de Paranaguá, com mais R\$ 1 bilhão.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/12/2023

QUASE METADE DA VERBA DE RODOVIAS NO NOVO PAC VAI PARA PROJETOS DE BAIXO IMPACTO, DIZ TCU

Segundo auditoria do Tribunal, o programa destina R\$ 35,8 bilhões a investimentos não alinhados com o planejamento setorial

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



— Foto: Pixabay

Uma auditoria realizada pelo TCU (Tribunal de Contas da União) no Novo PAC do governo federal apontou que os investimentos em rodovias incluídos no programa não estão alinhados com o planejamento setorial. Segundo o relatório, 45% dos recursos públicos destinados a rodovias no programa foram alocados a empreendimentos de baixo impacto ou sem avaliação, o que significa um montante de R\$ 35,8 bilhões.



"É negativamente relevante que valores tão expressivos de recursos públicos sejam alocados em projetos de baixo impacto ou de impacto incerto (não avaliados), ampliando o alto risco de desperdício de recursos públicos", aponta o relatório.

Dos recursos públicos destinados a estradas, 32% (R\$ 26 bilhões) foram destinados a projetos de alto impacto e 23% (R\$ 18,7 bilhões) têm impacto estimado como médio.

Se considerados os projetos privados incluídos no Novo PAC, são outros R\$ 54 bilhões de investimentos (35% dos recursos privados previstos) também alocados a obras de baixo impacto ou sem avaliação pelo plano setorial, segundo a auditoria.

Na análise dos investimentos públicos em ferrovias, não há previsão de projetos de alto impacto na lista de obras. Quase a totalidade dos recursos, R\$ 10,3 bilhões, deverão ser destinados a obras de médio impacto e outros R\$ 300 milhões, a obras de baixo impacto.

Em relação a esse aspecto, a auditoria identificou um cenário melhor no caso Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, em que "os planos setoriais em andamento não foram o ponto de partida da definição da carteira de projetos, porém teriam sido utilizados para validar as decisões tomadas". Entre os investimentos públicos do setor portuário, 79% (R\$ 1,85 bilhão) foram alocados a projetos de alto impacto.

A análise do TCU usou como base os planos setoriais de cada modal, decorrentes do Planejamento Integrado de Transportes instituído em 2020. Os planos setoriais, que já haviam sido aprovados para consulta pública no governo anterior, passam por reavaliação pela nova gestão neste momento — o que, segundo o TCU, tem acontecido "em ritmo lento e intempestivo". O órgão afirma que a situação esperada era que o planejamento orientasse o orçamento, o que não aconteceu.

Procurado, o Ministério de Transportes afirmou, em nota, que o plano setorial elaborado pela gestão passada usa "metodologia equivocada para nortear investimentos", e que "trabalha, desde o início do ano, nos ajustes do referido documento, que será apresentado em breve". Segundo a pasta, o plano rotula empreendimentos como de "baixo impacto" segundo a viabilidade para concessão ao setor privado e não do ponto de vista "socioeconômico, de integração nacional e de segurança pública". A pasta diz que "reforçará seus argumentos junto à Corte de Contas, a fim de esclarecer possíveis equívocos".

Outra crítica do TCU, que se aplica às duas pastas de infraestrutura, é que o processo de decisão sobre quais projetos entrariam no Novo PAC não é rastreável e não estão claras as motivações para a inclusão das obras. "A fiscalização apurou que não existem processos administrativos no MT [Ministério dos Transportes] e no MPOR [Ministério de Portos e Aeroportos] que detalhem a motivação da escolha dos projetos encaminhados ao novo PAC. Também não existe registro sobre quais critérios foram utilizados para escolher o modo de financiamento da infraestrutura – se obra pública ou parceria privada".

Ainda segundo o relatório do TCU, "os gestores têm se mostrado abertos a aprimoramentos da situação encontrada. Após a Matriz de Achados, a equipe de fiscalização teve reuniões com o Ministério dos Transportes e de Portos e Aeroportos e Infra S.A. Os gestores apresentaram medidas que estão desenvolvendo ou planejando que, caso confirmadas no monitoramento, podem sanar parte dos problemas identificados".

Como conclusão, o TCU determina que os ministérios de Transportes e Portos e Aeroportos apresentem, em 30 dias, "a motivação explícita, clara e congruente que justifica a inclusão de cada novo investimento logístico no novo PAC, indicando os custos, prazos, impactos, benefícios e riscos considerados na tomada de decisão".

Além disso, o órgão recomenda que sejam definidos "mecanismos e procedimentos legais para incentivar o uso do planejamento logístico na alocação orçamentária e em programas de investimentos" e a criação de "projeto de Lei que estabeleça a exigência de critérios mínimos, a

exemplo de análises preliminares de custo-benefício social e ambiental, para a inclusão dos projetos logísticos materialmente relevantes nos orçamentos públicos, a fim de evitar obras inviáveis ou de baixa viabilidade socioeconômica". Ao Ministério dos Transportes, o TCU recomenda que se inclua nos planos setoriais uma "análise de custo-benefício socioeconômico para indicar a vantajosidade dos empreendimentos classificados".

Procurado pela reportagem na tarde desta segunda-feira (11), o ministério de Portos e Aeroportos não respondeu até o momento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/12/2023

TARIFA DA SABESP VAI CAIR NO PRIMEIRO MOMENTO DA PRIVATIZAÇÃO, E ALTA FUTURA SERÁ INFERIOR À PROJEÇÃO ATUAL, DIZ SECRETÁRIA

Governo de São Paulo estuda o congelamento da tarifa, com reajuste inflacionário, por alguns anos, diz Natália Resende

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Natalia Resende, secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Governo do Estado de São Paulo. — Foto: Silvia Costanti / Valor. 0

Com a privatização da Sabesp, as tarifas cobradas da população vão cair em um primeiro momento, e os reajustes futuros da cobrança terão que ficar abaixo da projeção atual da "Sabesp pública", segundo Natália Resende, secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do governo paulista. Uma das medidas em estudo é um congelamento por um período.

Na segunda-feira (11), o governador Tarcísio de Freitas afirmou, em evento da XP, que as tarifas da Sabesp vão subir "num valor menor" após a privatização, segundo noticiou a "Folha de S. Paulo". A fala contraria o discurso que vinha sendo adotado pela equipe de que a privatização necessariamente geraria uma redução das tarifas.

Questionada sobre a declaração, Resende reiterou que vai haver uma redução tarifária no primeiro momento após a privatização — ela não relevou qual a porcentagem da queda em estudo. Porém, a previsão é que haverá aumento ao longo dos anos seguintes, como resultado dos novos investimentos que serão realizados — algo que, diz ela, aconteceria com ou sem a privatização, dado que a Sabesp terá que acelerar os investimentos de qualquer forma para atender a meta de universalização dos serviços até 2033, conforme determina a lei do saneamento aprovada em 2020. Esses investimentos deverão ampliar o valor da tarifa da Sabesp com ou sem privatização.

O plano do governo, diz ela, é que essa curva de aumento fique sempre abaixo da projeção calculada para a Sabesp hoje. "O que temos que analisar é o que vai acontecer se não fizermos nada [sem a privatização]. A tarifa vai ter que estar abaixo disso", diz ela.

Uma das medidas em avaliação pelo Estado é o congelamento, aplicando apenas reajustes pela inflação por um período.

A redução das tarifas será garantida por meio de subsídio do Estado. Os recursos virão, em um primeiro momento, de parte da venda das ações da Sabesp na privatização e, depois, de parte dos dividendos pagos pela empresa.

A expectativa é que será necessário subsidiar a tarifa até um pouco depois de 2033 (prazo máximo da universalização). "No longo prazo, a companhia deverá começar a compartilhar os ganhos de eficiência com o usuário e não vai ser mais necessário o subsídio", afirma.



O Estado ainda não abre os valores previstos para o subsídio nem para a redução da tarifa porque, segundo ela, isso dependerá o valor total de investimentos que será incluído no plano dos próximos anos. O governo já divulgou que a Sabesp deverá fazer, com a privatização, R\$ 66 bilhões de investimentos até 2029. No cenário atual, da Sabesp pública, o plano de investimentos é de R\$ 56 bilhões até 2033.

Resende afirma que o valor dos R\$ 66 bilhões deverá aumentar, algo que tem ficado claro na negociação com os municípios, para acomodar todas as necessidades trazidas pelas prefeituras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/12/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

POLÍTICOS ACEITAM DEIXAR RIVALIDADE E BUSCAR SOLUÇÕES PARA MACEIÓ

Prefeito da capital e o governador do estado estiveram hoje com Lula

Por Alex Rodrigues - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Algumas das principais lideranças políticas de Alagoas concordaram em deixar de lado eventuais divergências e somar esforços em busca de soluções para os problemas que milhares de moradores da região metropolitana de Maceió (AL) enfrentam em consequência do afundamento do solo causado por décadas de extração de sal-gema por empresas privadas.

Segundo o ministro da Casa Civil, Rui Costa, o governador de Alagoas, Paulo Dantas (MDB), e o prefeito da capital alagoana, João Henrique Caldas (PL) aceitaram a proposta de trégua do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante um encontro que aconteceu nesta terça-feira (12), no Palácio do Planalto, em Brasília.

“O presidente chamou uma reunião com o prefeito de Maceió e com o governador de Alagoas para que a gente possa estabelecer uma governança daquela situação e para que possamos, em um curto período de tempo, encontrar soluções e medidas que atendam à população”, disse Costa a jornalistas após o término do encontro. A reunião contou com a participação do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP), do senador Renan Calheiros, do ministro dos Transportes, Renan Filho, e de parlamentares alagoanos. Assim como Dantas e Caldas, Lira e Calheiros são adversários políticos declarados.

“Saímos da reunião com um pacto: todos se comprometeram a deixar eventuais disputas políticas – que lá [no estado] é muito suave, muito tênue - e colocar o interesse da população em primeiro lugar”, acrescentou Costa, ao afirmar que, com a decisão conjunta, os diversos entes públicos poderão “incrementar um conjunto de reuniões, buscando solucionar a situação”, cobrando da empresa atualmente responsável pela área, a petroquímica Braskem, “uma solução técnica imediata”.

“Isso não significa que ninguém [governo estadual ou municipal] abrirá mão das iniciativas jurídicas ou das medidas legais que cada um achou pertinente [em determinado momento]”, frisou o ministro.

Questionado sobre a eventual corresponsabilidade da estatal petrolífera Petrobras, segunda maior acionista da Braskem, atrás apenas do conglomerado Novonor (antiga Odebrecht), Costa respondeu que, embora os primeiros indícios tenham surgido em 2018 - ano em que moradores de ao menos quatro bairros de Maceió (Pinheiro, Bebedouro, Mutange e Bom Parto) sentiram o solo tremer e começaram a identificar rachaduras em suas residências e comércios -, o problema começou em 1976, quando a extinta Salgema começou a extrair sal-gema no Pontal da Barra, em Maceió. Em

1996, com a mudança do grupo econômico controlador, a Salgema passou a se chamar Trikem, nome com que operou até 2002, quando se fundiu a outras empresas, dando origem a Braskem, que continuou extraindo sal-gema para ser usado na produção de clorossoda e dicloreto. Em maio de 2019, diante das evidências de que o solo estava afundando em parte da região, a Braskem deixou de extrair o sal-gema e passou a importar sal marinho para usar como matéria-prima.

“A Petrobras não é gestora da empresa [Braskem]. Ela tem ações da empresa. A responsabilidade [pelo afundamento do solo] é da empresa [Braskem], que arcará com suas responsabilidades. Não tenho a menor dúvida disso”, pontuou Costa, acrescentando que, rigorosamente, a questão não seria “necessariamente um problema federal”.

“Da mesma forma como não é um problema dos atores políticos ou dos gestores públicos do presente. É um problema que tem [47] anos [...] E, neste tempo, os técnicos, os gestores todos não enxergaram um risco iminente”, ponderou Costa, frisando que o episódio deve servir de exemplo. “A estrutura de uma mina de sal é muito frágil. Tem que haver todo um conjunto de ações técnicas para evitar o desabamento [...] Que isso sirva de lição para que, futuramente, outras licenças [de funcionamento] não sejam concedidas [sem os devidos cuidados]. Hoje, alguém pode se perguntar se foi tecnicamente correto permitir a exploração de uma mina de sal embaixo de uma cidade – e eu mesmo me faço esta pergunta.”

Nas redes sociais, o prefeito de Maceió, João Henrique Caldas, o JHC, escreveu que iria a Brasília a fim de “cobrar os investimentos prometidos para Maceió”. “Temos pressa em resolver essa situação. É hora de unir esforços, arregaçar as mangas e cobrar que os culpados por esse crime sejam punidos”.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 12/12/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GUIA DE ENFRENTAMENTO AO ASSÉDIO NO SETOR AQUAVIÁRIO SERÁ LANÇADO EM MARÇO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12/12/2023 - 18:47

Foto: Yago Brito (Divulgacao Antaq)



Manual, parte de cooperação firmada entre Antaq e Wista Brasil no ano passado, orientará combate a diferentes formas de assédio dentro e fora das organizações setoriais

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) lançará, em março de 2024, um manual para o enfrentamento do assédio a mulheres do setor. A expectativa é que o guia seja uma ferramenta com medidas e entendimentos de como se deve enfrentar o assédio dentro e fora das organizações setoriais. Paralelamente à elaboração do guia, a

Superintendência de Desenvolvimento e Sustentabilidade da Antaq conduzirá workshops sobre temas relacionados.

A diretora da Antaq, Flávia Takafashi, disse, nesta terça-feira (12), que essa será a segunda entrega após a celebração de um acordo de cooperação firmado, no ano passado, entre a agência reguladora e a filial brasileira da Women's International Shipping and Trading Association — Wista, associação internacional que congrega mulheres que atuam no setor portuário, de navegação e comércio exterior. Ela lembrou que, em março deste ano, foram entregues dados estatísticos, primeira etapa do protocolo de entendimento firmado com a Wista Brazil.

Primeira diretora mulher a ocupar vaga cativa na diretoria da Antaq, Flávia acredita que não é possível dissociar essa política pública de enfrentamento da regulação do setor. "Não posso falar de um setor eficiente, pujante e com representatividade para economia brasileira, sem criar ambiente de conforto em que pessoas sintam-se confortáveis em exercer suas funções, independente do gênero", disse Flávia, durante o evento promovido pela Antaq, em Brasília.

Flávia explicou que a ideia é ajustar ao setor aquaviário referências como o guia da Controladoria-Geral da União (CGU) de enfrentamento ao assédio. Ela ressaltou que a elaboração do guia será conjunta junto a órgãos e associações setoriais.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2023

PL DA PRATICAGEM É APROVADO NA CI SEM ALTERAÇÕES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12/12/2023 - 12:47

PRESIDENTE		PRESIDENTE: 1	
CONFÚCIO MOURA (MDB)		SIM: 11	
CI, 52ª Extraordinária (12/12 às 09:00)		NÃO: 0	
Votação Finalizada - PL 757/2022		ABSTENÇÃO: 0	
		QUÓRUM: 12	
TITULARES	SUPLENTES	TITULARES	SUPLENTES
BLOCO PARLAMENTAR DEMOCRACIA (UNIÃO, MDB, PODEMOS, PDT, PSDB)		BLOCO PARLAMENTAR DA RESISTÊNCIA DEMOCRÁTICA (REDE, PT, PSB, PSD)	
JAYME CAMPOS	S 1. EFRAIM FILHO	DANIELLA RIBEIRO	- 1. IRAJÁ
SORAYA THRONICKE	- 2. ALAN RICK	VANDERLAN CARDOSO	- 2. SÉRGIO PETECÃO
RODRIGO CUNHA	- 3. JADER BARBALHO	LUCAS BARRETO	S 3. MARGARETH BUZZETTI
EDUARDO BRAGA	- 4. FERNANDO FARIAS	OTTO ALENCAR	- 4. OMAR AZIZ
VENEZIANO VITAL DO REGO	S 5. MARCELO CASTRO	AUGUSTA BRITO	- 5. HUMBERTO COSTA
CONFÚCIO MOURA	- 6. ZEQUINHA MARINHO	TERESA LEITÃO	- 6. ROGÉRIO CARVALHO
CARLOS VIANA	- 7. CID GOMES	BETO FARO	- 7. FABIANO CONTARATO
WEVERTON	S 8. ALESSANDRO VIEIRA	CHICO RODRIGUES	- 8. JORGE KAJURU
IZALCI LUCAS	- 9. RANDOLFE RODRIGUES	BLOCO PARLAMENTAR ALIANÇA (PP, REPUBLICANOS)	
BLOCO PARLAMENTAR VANGUARDA (PL, NOVO)		TEREZA CRISTINA	S 1. LAÉRCIO OLIVEIRA
WELLINGTON FAGUNDES	- 1. JAIME BAGATTOLI	LUIS CARLOS HEINZE	- 2. ESPERIDIÃO AMIN
WILDER MORAIS	- 2. CARLOS PORTINHO	CLEITINHO	- 3. MECIAS DE JESUS
EDUARDO GOMES			
Projeto de Lei 757/2022			
SEGURANÇA JURÍDICA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM			
Voto Sim: ■ Voto Não: ■ Voto Abstenção: ■ Voto não computado: ■ Sem voto: ■			
12/12/2023 10:11			

Reprodução TV Senado

Texto não sofreu modificações em relação aos termos aprovados em novembro no plenário da Câmara, mantendo Marinha como regulador técnico e econômico da atividade. Caso não receba recurso em 5 dias úteis, proposta irá diretamente à sanção presidencial

A Comissão de Infraestrutura do Senado aprovou, por unanimidade, na manhã de terça-feira (12), o substitutivo do projeto de lei 757/2022 que trata da

regulação técnica e econômica da praticagem. Os senadores membros da CI decidiram, por 12 votos a 0, pela aprovação, sem alterações, do texto encaminhado pela Câmara dos Deputados em novembro. Pelo regimento, por se tratar de um projeto terminativo em comissão permanente, tendo sido aprovado nas duas casas legislativas sem modificações, o texto só será submetido à votação em plenário se houver apresentação de recurso no prazo de cinco dias úteis, devendo ainda ser assinado por 10 senadores.

O substitutivo do PL 757 aprovado pelo plenário da Câmara e na CI do Senado permite a possibilidade de participação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em comissões temporárias quando convocadas pela autoridade marítima, que acumularia o papel de regulador técnico e econômico da praticagem.

Desde a aprovação do substitutivo na Câmara, armadores de longo curso e de cabotagem e a própria Marinha vêm criticando as mudanças aprovadas em regime de urgência. A autoridade marítima chegou a manifestar, por meio de nota, que as mudanças apresentadas no texto atual em tramitação oferecem 'grande risco à segurança da navegação'.

O projeto altera a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9.537/1997) e a Lei 10.233/2001, que criou a Antaq. De acordo com o texto, o preço do serviço continua livremente negociado entre armadores e praticagem e a autoridade marítima poderá fixá-lo em caráter 'extraordinário, excepcional e temporário', mediante provocação das partes, seja por abuso de poder econômico ou defasagem de preço.

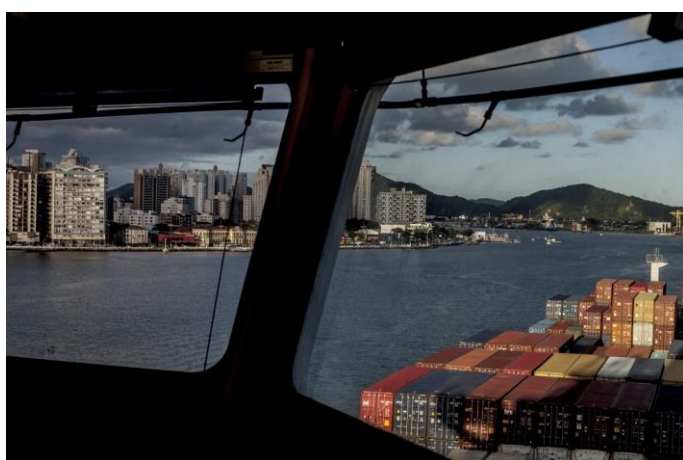
(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2023

PRATICAGEM: DISCUSSÃO FOI AMPLA E PROFUNDA

Por Ricardo Falcão* OPINIÃO 11/12/2023 - 22:25



ZP16/São Paulo - Foto: Gustavo Stephan (Divulgação Praticagem)

Está na pauta do Senado Federal a votação do Projeto de Lei 757/2022 do Executivo que aperfeiçoa a regulação técnica e econômica da praticagem. Os armadores alegam que o preço do serviço é mais caro do que em outros países e impacta o produto brasileiro. Sustentam ainda que não houve tempo suficiente para discussão. Pois vamos aos fatos.

Ao longo de dezenas de reuniões e audiências públicas no Congresso, a praticagem conseguiu demonstrar que, na verdade, é um item de redução do Custo Brasil. Além de assegurar a entrada e saída de navios, mantendo os portos funcionando plenamente para a economia, a atividade investe continuamente em estudos, treinamento e tecnologias que contribuem para superar as limitações portuárias que impactam o Custo Brasil. Esses investimentos privados é que possibilitam que os navios hoje carreguem mais e demorem menos tempo para entrar nos portos e deles sair. O texto aprovado, por unanimidade, no Senado e depois na Câmara, traz estabilidade regulatória a esse sistema que funciona e é referência mundial em eficiência e segurança.

As reclamações sobre o preço da praticagem partem sempre dos mesmos grupos de armadores estrangeiros que querem somente diminuir custos de viagem para aumentar o lucro, sem assumir o compromisso de reduzir os fretes marítimos para os donos das cargas. O objetivo é desviar o foco do debate sobre a regulação dos fretes abusivos cobrados por eles. Na pandemia, esses fretes quintuplicaram. Mais recentemente, no período de seca na Amazônia, as companhias de navegação cobraram sobretaxas de R\$ 5 mil por TEU, totalizando R\$ 15 milhões por embarcação. Essas práticas, sim, precisam ser objeto de fiscalização, avaliação e regulação por parte da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Sem compromisso com as nossas águas e com lucros bilionários, esses armadores estrangeiros são os mesmos que pleiteiam à Marinha isenção de praticagem para navios cada vez maiores, pondo em risco a segurança da navegação e o meio ambiente em caso de acidente e poluição por óleo e cargas perigosas.

A insinuação de que a praticagem torna os custos por escala mais altos no Brasil sempre careceu de fonte isenta. Já o estudo do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), referência em análises no setor portuário, aponta que a participação da praticagem no custo do frete marítimo é de 0,36% e 0,54%, de acordo com os portos de destino (China e Holanda, respectivamente), sem impacto para os usuários dos portos.



Embora atenda aos armadores em regime de rodízio, por determinação da Autoridade Marítima em razão da segurança da navegação, "a regulamentação técnica exercida pela Marinha, com a consequente instituição da escala de rodízio única, não caracteriza infração à ordem econômica". Esse foi o voto final do Tribunal de Contas da União (TCU) após quatro anos de inspeção.

Os parlamentares no Congresso se debruçaram sobre a legislação mundial e buscaram os melhores padrões de regulação da atividade, começando pela fixação em lei da escala de rodízio única. Este é um instrumento estabelecido pela Marinha para garantir a disponibilidade ininterrupta do serviço, evitar a fadiga do práctico e assegurar a quantidade mínima de manobras para manter a habilitação. Ao mesmo tempo, a escala dá autonomia para o práctico tomar sempre a decisão mais segura a bordo, sem pressão comercial do armador, que não escolhe quem vai atendê-lo. Da mesma forma, o práctico não escolhe o armador a que vai atender, impedindo qualquer regime de preferência.

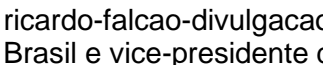
Ainda na parte da segurança, o valor acima de 500 de arqueação bruta para a obrigatoriedade do serviço é a definição de navio na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas). Já o limite de cem metros de comprimento para isenção de praticagem é estabelecido mundialmente conforme o aprendizado de acidentes. Atualmente, a Marinha concede Pilotage Exemption Certificate (PEC) a comandantes de navios de até 92 metros. Portanto, o projeto até alarga a exceção.

Quanto à parte econômica, o texto mantém o preço livremente negociado – pois trata-se de relação privada entre armadores e praticagem – e o papel atual da Autoridade Marítima como regulador técnico e econômico. Pela atual legislação, a Marinha já pode fixar o preço em caráter excepcional e temporário, em caso de impasse na negociação entre armador e praticagem. Está lá no artigo 14 da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9537/1997). Em Manaus, por exemplo, há milhares de faturas de praticagem cobrando os mesmos valores estabelecidos em portarias da Marinha há 12 anos.

O projeto de lei reforça essa prerrogativa da Marinha e traz uma inovação, permitindo que a Antaq participe de comissão temporária formada pela Autoridade Marítima para emitir parecer consultivo sobre o preço. Esse era um pleito dos armadores. Não há entes separados fazendo regulação em outros países, porque a delimitação técnica do serviço influencia o preço.

Essa discussão sobre a atualização da regulação da praticagem no Legislativo se arrasta há pelo menos dez anos e foi fruto de ampla discussão técnica tanto na Câmara quanto no Senado. O debate foi retomado com o encaminhamento à Câmara do Projeto de Lei 877/2022, aprovado por unanimidade no Senado. Esse projeto foi apresentado no Senado, em abril de 2022, e votado após dezenas de reuniões e audiências públicas com as partes interessadas, em maio de 2023.

Na Câmara, decidiu-se por aproveitar o texto e outros que tramitavam na Casa, aperfeiçoando-os no Projeto de Lei 757/2022. O projeto também foi aprovado por unanimidade, novamente após diversas reuniões e audiências. O deputado relator da matéria, Coronel Meira (PL-PE), destacou no plenário que 25 setores foram ouvidos e tiveram sugestões acatadas, incluindo os armadores. Atacar o texto após participar do consenso é não honrar acordos e desrespeitar o Legislativo, eleito para representar o povo brasileiro.

 Ricardo Falcão é presidente da Praticagem do Brasil e vice-presidente da Associação Internacional de Práticos Marítimos (Impa)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/12/2023

FROTA OFFSHORE MANTÉM ESTABILIDADE E CHEGA A 416 EMBARCAÇÕES EM OUTUBRO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 11/12/2023 - 20:56



Levantamento mais recente Abeam/Syndarma aponta que havia 367 barcos de apoio com bandeira nacional e 49 de bandeiras estrangeiras. Dos 18 PLSVs, destaque para DOF/Norskan e Sapura, com 4 unidades cada, e para a Subsea7 com 3 unidades

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) encerrou outubro com um total de 416 embarcações, uma unidade a mais do que no mês anterior, segundo o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das

Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). Foram 367 embarcações de bandeira brasileira (88%) e 49 de bandeira estrangeira (12%), ante 366 brasileiras e 49 estrangeiras na posição de setembro de 2023. Em outubro do ano passado, a frota era composta por 376 embarcações de bandeira brasileira e 39 de bandeira estrangeira, totalizando 415 unidades.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 186 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 111 de bandeira brasileira. Cerca de 73 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

De acordo com a publicação, a frota em outubro era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 195 barcos, mesmo número de setembro. Outros 15% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 61 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) se mantiveram passaram de 58 para 59 embarcações no período (14%), enquanto 26 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 PLSVs (lançamento de linhas), 18 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 18 MPSVs (multipropósito). Os demais segmentos de supplies somam uma fatia de 5%.

A Bram Offshore/Alfanave foi a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 69 unidades (7 são estrangeiras). A CBO, que opera 43 barcos de apoio de bandeira brasileira, conforme em setembro, segue na segunda posição nesta última atualização. Segundo o relatório, 25 embarcações de bandeira brasileira faziam parte da frota da Tranship em outubro, assim como no mês anterior. A Wilson Sons Ultratug teve a mesma quantidade de embarcações no período, repetindo setembro.

A frota da OceanPact, com 24 barcos de pavilhão nacional, aparece na sequência da lista. A Starnav surge na sexta posição, com 22 unidades de bandeira brasileira. Em seguida vêm a DOF/Norskan com 20 unidades (17 de bandeira brasileira e 3 de bandeira estrangeira), a Camorim, que tinha nesse período 18 unidades de bandeira brasileira em sua frota, além da Bravante com 15 embarcações no pavilhão nacional.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 48 PSVs/OSRVs, 11 AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, dois MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em outubro, tinha mais AHTS: 13 embarcações desse tipo. A Tranship foi a empresa no período com mais embarcações LH/SV: 22 unidades, seguida pela Camorim, com 17. Dos 18 PLSVs, destaque para DOF/Norskan e Sapura, com 4 unidades cada, e para a Subsea7 com 3 unidades.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/12/2023

PORTOS DE SÃO FRANCISCO E ITAPOÁ JÁ PODEM RECEBER NAVIOS MAIORES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/12/2023 - 20:45



Foto Gustavo Rotta/Divulgação Porto de São Francisco do Sul

O Complexo Portuário de São Francisco do Sul foi autorizado a receber embarcações com até 51 metros de largura. A permissão, que entra em vigor na próxima semana, beneficia os portos de São Francisco e Itapoá.

A autorização foi concedida, no início de dezembro, pela Capitania dos Portos de São Francisco do Sul, após reuniões junto à Marinha do Brasil, diretorias dos portos e representantes da praticagem local. Até agora,

a largura máxima permitida no Complexo era de 49 metros de boca.

“Essa conquista é apenas o começo: após obtermos a autorização para atracações de embarcações desse porte, nosso próximo passo é viabilizar a obra da dragagem de aprofundamento do canal de acesso, colocando o complexo portuário em condições ideais para receber os navios de 366 metros de comprimento”, afirmou o diretor de Operações e Logística do Porto de São Francisco, Pablo Fonseca.

Fonseca prevê que a dragagem, com custo de R\$ 290 milhões, seja iniciada já em 2024. Ele explica, ainda, que após a realização de cada manobra com navios de 51 metros de largura, serão encaminhados relatórios técnicos à Delegacia da Capitania dos Portos de SC, buscando obter a homologação definitiva para esse tipo de operação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/12/2023

IPIRANGA INICIA COMERCIALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEL MARÍTIMO COM ABASTECIMENTO EM ÁGUAS NO RIO DE JANEIRO

Da Redação NAVEGAÇÃO 11/12/2023 - 20:38

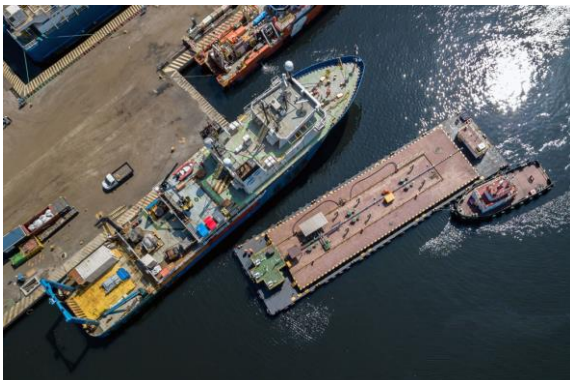


Foto André Luiz Mello/Divulgação Ipiranga

Iniciativa amplia portfólio de negócios da empresa e expectativa é aumentar participação no mercado. Primeira operação ocorreu na Baía de Guanabara

A Ipiranga iniciou, nas últimas semanas, uma operação inédita de combustíveis em seu portfólio, com foco na expansão dos negócios B2B: a comercialização de óleo diesel marítimo (MGO) diretamente para embarcações na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. A nova frente de negócio está alinhada a dois pilares da

estratégia de retomada do crescimento da empresa: investimento em logística & distribuição e em supply & trading.

A Ipiranga, que já detém cerca de 12% do mercado de combustíveis marítimos no Brasil, quer alavancar essa participação atendendo a clientes com abastecimento de embarcações em águas. A partir de agora, a Ipiranga Empresas, frente de negócios B2B do grupo, é capaz de fazer diretamente a operação de abastecimento de MGO em embarcações em águas. Para a Ipiranga, trata-se de um mercado com potencial de crescimento no qual a empresa pretende colocar em prática toda a expertise adquirida em mais de 85 anos de distribuição de combustíveis no país.

Para José Vianna, vice-presidente de Ipiranga Empresas, o início da operação é uma grande conquista para a Ipiranga. “Este projeto mostra a nossa solidez em oferecer um amplo portfólio de produtos e, agora, de abastecimento marítimo. A empresa segue cumprindo seu papel de estar atenta às oportunidades de mercado para incrementar seu negócio, priorizando a segurança da operação, com foco em seus funcionários, comunidades próximas e meio ambiente”, afirma Vianna.

A operação envolve cinco etapas de distribuição, por duto, transporte rodoviário e marítimo. No Rio de Janeiro, a operação será realizada por meio de um rebocador e da barcaça "CD Santos", com capacidade para 1.500m³, partindo do Estaleiro São Miguel, em São Gonçalo (RJ). “Concluimos um projeto inovador que é um marco na história de sucesso da Ipiranga, envolvendo mais de 100 colaboradores em todas as áreas da empresa para levar combustível aos negócios em movimento”, afirma Rodolpho Athayde, diretor da Ipiranga Empresas.

Comercialização de Bunker - No início do ano, a Ipiranga já havia iniciado a expansão da frente de negócios B2B, com a comercialização de bunker no Rio Grande do Sul, fornecendo óleo combustível marítimo para motores de navios de grande porte. Com a expectativa de atender, em sua maioria, o mercado de exportação de grãos que escoam pelo Porto de Rio Grande, a iniciativa se beneficia com o aspecto logístico, já que a operação conta com suprimento da Refinaria de Petróleo Riograndense.

Alguns dos objetivos com essa nova frete de negócio são diversificar o portfólio de operações da Ipiranga, atendendo à demanda do mercado internacional, e ampliar a participação no mercado local de Rio Grande, que hoje conta com três players atuando neste porto.

Já conhecida no mercado pelo diferencial e atendimento logístico, tanto em qualidade quanto em disponibilidade, a Ipiranga oferece dois tipos de bunker: o óleo combustível com baixo teor de enxofre VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil), e o óleo diesel marítimo com baixo teor de enxofre LSMGO (Low-Sulphur Marine Gasoil), enquadrados dentro das especificações ISO 8217: 2010, cumprindo as normas da IMO 2020 e servindo para o abastecimento de todos os tipos de navios.

Hoje, a operação é realizada com um navio-tanque com capacidade para transportar 3.500 mtons de VLSFO e 800 m³ de LSMGO. As operações são realizadas por ‘barge-to-ship’ e diretamente no píer, obedecendo rigorosamente todas as normas de segurança.

“O modal fluvial possui desafios logísticos distintos, mas a Ipiranga segue firme com seu compromisso de levar seus produtos onde o cliente estiver. A comercialização de bunker abre novas possibilidades para a empresa e acreditamos que este é um mercado no qual temos plenas condições de ser um player relevante”, afirma Francisco Ganzer, vice-presidente de Supply e Trading da Ipiranga.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/12/2023

CRESCER PRESENÇA DE ETCS FLUTUANTES NA BACIA AMAZÔNICA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 11/12/2023 - 20:01



Empresas vêm expandindo o uso desse tipo de instalações em suas logísticas, o que vem contribuindo com aumento da movimentação de granéis sólidos na região, segundo Amport

O uso de estações de transbordo de carga (ETCs) flutuantes vêm contribuindo com o aumento da movimentação de granéis por operadores na Bacia Amazônica. Para a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport), esse tipo de instalação é considerado eficiente e flexível, o que alavanca os



negócios na região, sem necessidade de um licenciamento tradicional para instalação em terra, de fazer supressão vegetal e sem causar impacto ao tráfego urbano ou interferir na comunidade local.

Nesse modelo, a barcaça atraca, o caminhão entra por inteiro no tombador despejando o granel. O diretor presidente da Amport, Flávio Acatauassú, observa que o transbordo é a modalidade de instalação que mais cresceu, com a barcaça encostando ao lado do navio para as operações de carga. Ele contou que, das quatro operações realizadas hoje em Santarém (PA), três estão dentro d'água: Cargill, LDC e Mega Logística. Outra vantagem é que essas unidades podem ser construídas em estaleiros no Brasil.

Acatauassú disse que a ETC flutuante é considerada extremamente segura porque são unidades de casco duplo que movimentam principalmente grãos vegetais que não impactam na vida aquática, além de dispensarem licenciamento ambiental, com processo rápido e eficiente. Ele acrescentou que essas unidades são volantes, o que possibilita o deslocamento para mudar a logística de acesso. Por exemplo, com uma 'ponte' de balsas para estabilizar o acesso de caminhões por via terrestre.

Ele também citou que, em Miritituba (PA), existem duas estruturas flutuantes, uma ao lado da outra, que contam com quatro balanças e quatro tombadores. A estrutura permite que um caminhão, amarrado por correntes, entre no tombador, levante a 45 graus mecanicamente, fazendo com que os grãos caiam na moega que vai para a barcaça ao lado.

O gerente de operações da Mega Logística, Fernando Souto Pinho, destacou que a ETC flutuante da empresa em Barcarena chega a movimentar 1 mil toneladas/hora em momentos de operação plena da barcaça. Ele explicou que, na média, a operação é de 500 a 550 toneladas por causa das etapas do processo. A balsa tem 22 metros de largura por 90 metros de comprimento e conta com um guindaste hidráulico (E-crane), além de quatro guinchos que fazem a movimentação das barcaças, equipamentos de suporte e dois geradores abastecidos a diesel, um maior com capacidade para fazer operação do guindaste e dos guinchos e outro, de menor capacidade, para garantir a geração de energia e o funcionamento da estação.

“Um Panamax consegue operar em dois, até três porões contínuos, em uma única posição. Qualquer outra necessidade, é feita a movimentação da embarcação (shift), o que consome tempo. Das quase 1.000 toneladas/hora, baixa para 500 t/hora por causa das demais etapas do processo de carregamento”, disse Pinho, na última quinta-feira (7), em entrevista a jornalistas, que visitaram a unidade em Barcarena.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/12/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 12/12/2023