

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 008/2024  
Data: 15/01/2024



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
DIRETOR-GERAL DA ANTT FALA SOBRE DESAFIOS PARA LEILÕES LIGADOS À INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES .....	4
MAIS DE 710 MIL TRANSPORTADORES PODEM SER SUSPENSOS DE REALIZAR FRETE A PARTIR DE MARÇO.....	6
COLUNISTAS DE A TRIBUNA FALAM SOBRE ESTUDOS PARA TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES; VÍDEO.....	6
ENTENDA A IMPORTÂNCIA DO CONTÊINER REEFER, FUNDAMENTAL PARA O TRANSPORTE DE CARGAS NOS PORTOS .....	8
AUTORIDADE PORTUÁRIA DISCUTE SOLUÇÕES PARA CONGESTIONAMENTOS EM CUBATÃO.....	10
TRECHO DO CAIS PÚBLICO NO PORTO DE SANTOS TERÁ PROFUNDIDADE AMPLIADA PARA 15 METROS.....	12
PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA APRESENTA CRONOGRAMA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ A ALCKMIN.....	13
OBRAS DE NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO DE SUAPE COMEÇAM ATÉ FEVEREIRO .....	13
PORTO DO ITAQUI RECEBE NOVO COMANDANTE DA CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO.....	14
PORTOS DO PARANÁ INICIA DERROCAGEM NO CANAL DE ACESSO DO PORTO DE PARANAGUÁ.....	15
DESCARBONIZAÇÃO DA LOGÍSTICA MARÍTIMA E PORTUÁRIA.....	16
<b>MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>17</b>
PAULO DANTAS INAUGURA OBRA DE RECONSTRUÇÃO DA AL-135.....	17
ELEIÇÕES 2024: ELEITORES PODERÃO TER QUE RESPONDER A CONSULTAS POPULARES.....	17
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF .....</b>	<b>18</b>
CAPACITAÇÃO - WORKSHOP ABORDA ELABORAÇÃO DO PLANEJAMENTO ESTRUTURADO DO SETOR PORTUÁRIO .....	18
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....</b>	<b>19</b>
RODOVIA - COM MAIS DE R\$ 20 MILHÕES EM INVESTIMENTOS FEDERAIS, BR-349/BA É MODERNIZADA .....	19
RODOVIAS - GRUPO DE TRABALHO OUVE SOCIEDADE CIVIL NESTA TERÇA-FEIRA (16) SOBRE A BR-319 EM RONDÔNIA.....	20
RODOVIAS - OBRA HISTÓRICA DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PARA O BAIXO SÃO FRANCISCO VAI BENEFICIAR 80 MIL PESSOAS ENTRE ALAGOAS E SERGIPE.....	20
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>22</b>
MARKETING DOMINA REDES DE NEGÓCIOS DE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS.....	22
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>23</b>
EDITORIAL – DESCARBONIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.....	23
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	24
<i>Em Davos 1</i> .....	24
<i>Em Davos 2</i> .....	24
<i>Compra 1</i> .....	25
<i>Compra 2</i> .....	25
<i>Compra 3</i> .....	25
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2023 .....	25
NACIONAL -GOVERNO FEDERAL MUDA PROCESSOS DE CREDENCIAMENTO NA LEI DE LICITAÇÕES.....	26
INTERNACIONAL - AMÔNIA VERDE PODE DESCARBONIZAR 60% DO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	27
INTERNACIONAL - VALE FECHA ACORDO PARA PROJETO NA ARÁBIA SAUDITA.....	28
REGIÃO SUL - PORTO DE IMBITUBA FECHA ANO COM RECORDE NO VOLUME DE CARGAS.....	28
REGIÃO SUL - MADA ARAÚJO E ITAJAÍ AGILIZAM AÇÕES EM ÁREA ARRENDADA ANTES DE INÍCIO DAS OPERAÇÕES .....	30
NACIONAL - PRESIDENTE LULA E SILVIO COSTA FILHO SANCIONAM PL SOBRE PRATICAGEM .....	31
INTERNACIONAL - NAVIO DE CARGAS COMERCIAL DOS EUA É ATACADO POR REBELDES HOUTHIS NO MAR VERMELHO. 32	
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - REGRAS DE OURO, PASSOS PARA UMA CARREIRA E VIDA DE SUCESSO .....	33
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>34</b>
NOVA TARIFA PORTUÁRIA PASSA A VIGORAR EM FEVEREIRO NO CEARÁ.....	35
ANIVERSÁRIO DE SANTOS: ATENDIMENTOS ADMINISTRATIVOS DA APS ESTARÃO SUSPENSOS NO DIA 26 DE JANEIRO.....	35
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....</b>	<b>35</b>
CHINA PEDE FIM DOS ATAQUES NO MAR VERMELHO .....	35
BNDES LIBERA R\$ 3 BILHÕES PARA EÓLICA DA CASA DOS VENTOS E ARCELORMITTAL.....	37
EUA PROPÕEM TAXA PARA EMISSÕES DE METANO DA INDÚSTRIA DE ÓLEO E GÁS.....	38
PPSA TEM ARRECADAÇÃO RECORDE COM VENDA DE PETRÓLEO.....	39
PRESIDENTES DO G7 E DO G20, ITÁLIA E BRASIL DEVEM FORTALECER RELAÇÕES PARA TRANSIÇÃO VERDE, DIZ CÔNSUL.....	40
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>41</b>
AUMENTO DE RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHINA MOVIMENTA ESCRITÓRIOS DE ADVOCACIA.....	41



ENTREVISTA: 'NÃO VAMOS TER CRISE, MAS TAMBÉM NÃO TEREMOS SOLUÇÃO FISCAL', DIZ CEO DA BRADESCO ASSET.....	43
REFORMA ADMINISTRATIVA: GOVERNO ACENA COM MUDANÇA NA AVALIAÇÃO E FIM DO PONTO PARA DETER PROPOSTA DEFENDIDA POR LIRA.....	44
ULTRADIREITA PORTUGUESA TEM PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA PARA TENTAR REBATER XENOFOBIA.....	47
FIM DE UMA ERA: TRANSFERÊNCIAS POR DOC ACABAM HOJE; VEJA O QUE VAI MUDAR.....	49
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>50</b>
INDICAÇÕES A TRIBUNAIS DEFLAGRAM DISPUTA POR CARGO NO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA; LEIA BASTIDOR.....	50
GOVERNO E CONGRESSO DISCUTEM TRANSIÇÃO MAIS LONGA PARA FIM DA DESONERAÇÃO DA FOLHA.....	51
'A GRANDE PRIORIDADE DO GOVERNO EM 2024 DEVE SER O ORÇAMENTO COM DÉFICIT ZERO', DIZ TRABUCO.....	53
LULA RECONHECE DIVERGÊNCIAS NAS TARIFAS DE ITAIPU E QUER NOVA REUNIÃO COM PARAGUAI.....	57
COMPLEXO EÓLICO NA BAHIA TERÁ MAIOR FINANCIAMENTO DA HISTÓRIA DO BNDES PARA ENERGIA RENOVÁVEL.....	58
DAVOS: CAPITAL PRIVADO PODE REDUZIR BURACO DE US\$ 700 BI POR ANO DE INVESTIMENTO EM BIODIVERSIDADE.....	60
ESTRATÉGICAS, DISTRIBUIDORAS FAZEM MUITO MAIS DO QUE LEVAR COMBUSTÍVEIS AOS POSTOS.....	60
SALDO COMERCIAL RECORDE: MERCADO INTERNACIONAL FAVORECEU, MAS TIVEMOS O MÉRITO DE EXTRAIR VANTAGEM ...	62
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>63</b>
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,39 BI NA 2ª SEMANA DE JANEIRO.....	63
LULA SE REÚNE COM PRESIDENTE DO PARAGUAI, SANTIAGO PEÑA.....	63
TCU PREVÊ ANÁLISE DE CASOS QUE SOMAM R\$ 220 BI NESTE ANO.....	64
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>68</b>
MACEÍO: JUIZ MANDA SEGURADORAS COBRIREM IMÓVEIS PERTO DE ÁREA DE RISCO.....	68
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>69</b>
PPSA FECHA 2023 COM ARRECADAÇÃO RECORDE DE R\$6,02 BILHÕES.....	69
BYD COLOCA EM OPERAÇÃO SEU PRIMEIRO NAVIO RO-RO.....	70
GOVERNO SANCIONA PL QUE TRATA DA REGULAÇÃO DA PRATICAGEM.....	70
FROTA DE APOIO OFFSHORE AUMENTA PARA 420 EMBARCAÇÕES.....	72
CDFMM PRIORIZA R\$ 6,5 BILHÕES PARA SETOR NAVAL E PROJETO DE INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA.....	73
SAIPEM É IMPEDIDA DE FIRMAR CONTRATOS PÚBLICOS POR DOIS ANOS.....	75
MSC AMPLIA DISTÂNCIA SOBRE A MAERSK EM 1,5 MILHÃO DE TEUS.....	75
PETROBRAS INICIA MEDIÇÕES E ESTUDOS EÓLICOS NO PRÉ-SAL.....	76
PORTO DO ÍTAQUI LIDERA CRIAÇÃO DE ALIANÇA PARA DESCARBONIZAÇÃO DE PORTOS BRASILEIROS.....	77
PORTO DO PECÉM FINALIZA 2023 COM ALTA DE 16% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES.....	78
ARTIGO - IMPACTOS DO EU ETS NO COMÉRCIO EXTERNO BRASILEIRO.....	78
MARINHA INCORPORA SUBMARINO 'HUMAITÁ'.....	81
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>82</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com/company/mercoshipping">LINKEDIN.COM</a> .....	82



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### DIRETOR-GERAL DA ANTT FALA SOBRE DESAFIOS PARA LEILÕES LIGADOS À INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Rafael Vitale vê equilíbrio entre as expectativas do governo e realidade da iniciativa privada

Por: A Tribuna Digital - SP



*Rafael Vitale vê equilíbrio entre as expectativas do governo e realidade da iniciativa privada Foto: Divulgação*

Na linha de frente da articulação para viabilização dos 35 leilões rodoviários pretendidos pelo Governo Federal até 2026, e que podem acelerar a evolução logística do transporte de cargas no Brasil, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está preparada para pisar no freio, caso o mercado não demonstre o apetite esperado. Em entrevista, o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale, apontou que há demanda de equilíbrio

entre as expectativas do governo e a realidade da iniciativa privada. Para o diretor, o País vive um momento singular das relações institucionais para o avanço das pautas da infraestrutura de transporte. Contudo, pondera serem pautas que demandam cautela e avaliação dos diferentes pontos de vista, englobando usuários, empresas, Poder Judiciário e governo. Entre as ações para tornar possível a transferência da gestão das rodovias, Vitale diz que está na mesa a avaliação sobre procedimentos prévios que podem tornar os ativos menos atrativos. Sobre o setor ferroviário, Vitale ressaltou que o modal demanda recursos para o anúncio de plano próprio pretendido pelo Ministério dos Transportes, mas que há avanços acumulados nos últimos anos que propiciam um horizonte de ampliação da malha.

#### **Qual a avaliação do atual cenário para avanço das concessões rodoviárias?**

O programa de concessões rodoviárias é algo já consolidado como política de Estado, sendo replicado a cada governo. Tornou-se mais robusto a partir do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), em 2016, com governança de maior qualidade esperada pelos investidores. Atualmente, o Brasil possui um pipeline de projetos, com vários que podem ser levados a leilão. Trabalharemos neles a partir do que for determinado como prioridade. Estamos bem engrenados com o Ministério dos Transportes para fazer instruções de concessões. Temos uma relação institucional que ficou mais fluida com o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Congresso para poder discutir amplamente trazendo as diferentes perspectivas. Estamos conseguindo mostrar que a ansiedade para corrigir determinados problemas pode resultar em outros. É um momento singular nas relações institucionais que estamos vivendo.

#### **Entre os quatro leilões esperados para 2023, um teve dois concorrentes, outro apenas um e o terceiro publicado não recebeu interessados. Como avalia a baixa procura pelos ativos?**

Se olharmos até 2022, todos os leilões tiveram um ou dois concorrentes. Precisamos olhar primeiro que concorrência não se dá apenas na semana da entrega dos envelopes. Ela se inicia quando abrimos a audiência pública, com protocolo no TCU e aí os investidores começam a avaliar. É ali que começamos a conversar com investidores para que o ativo seja arrematado. Temos conversas diversas com investidores, que detalham que um ou outro aspecto não está bom. Só que o nosso trabalho não é customizar o edital para um determinado operador. É preciso compreender a necessidade da população, a capacidade dos investidores e a política do governo. Antigamente, apenas o Governo Federal fazia leilões rodoviários. Hoje temos programas de São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Mato Grosso. Tem grupos que decidem por planos de negócios, entendem que naquela situação é melhor optar por outra. Isso é um ponto que precisa ser observado. O leilão sem propostas, que foi o da BR-381, é uma concessão bastante esperada. Foi a terceira

tentativa frustrada. Acontece que, por mais que tenhamos governança e bons estudos, com apoio do TCU, esse ativo tem insistentemente demonstrado que deve ser tratado de forma diferente.

### **Como avalia o risco de que haja novos leilões desertos?**

Não há nenhum projeto do pipeline de rodovias que o mercado disse para desistir. Todos os projetos na mesa têm sempre dois ou três com interesse em participar mais a fundo das audiências e reuniões. Não vejo situação extrema de fracasso total. Mas temos que fazer o movimento sempre escutando o que o mercado tem dito. O papel da agência é equilibrar expectativas do governo, que quer fazer o máximo possível, e o mercado, que tem cautelas e cuidados e precisamos equilibrar isso. Temos 12 leilões programados? Temos. Estamos mobilizados para fazer os 12 leilões? Estamos. Vamos fazer os 12 leilões? Não sei. Vamos ver isso conforme tratativas são realizadas. Ótimo seria cravar quantas serão feitas, mas não podemos ser estanques ao extremo de não perceber que se estou tentando executar planejamento e vejo que algo pode não dar certo, talvez caiba adaptações. Lembrando que nesse processo não é só a agência acomodar interesses do governo e do privado. Há também o TCU que participa de negociações. Mas vamos conseguir fazer muitos leilões.

### **Há quem diga que podemos fazer dois em um mês, há quem diga que é melhor espaçar e isso vai ser levado em consideração Há ajustes necessários pensando na viabilidade dos leilões?**

Um dos pontos que precisamos debater ao longo do ano é se a estruturação dos projetos está ficando detalhada demais. Isso acaba deixando pouca margem para concorrência fazer ajustes do valor. Os estudos estão profundos, detalhados, específicos. Não é um defeito, é uma condição que foi sendo colocada de maneira evolutiva. Mas estão tão detalhados que há pouca margem. É um debate que precisa ser feito especialmente em 2024. Esse é o melhor modelo? De querer mergulhar tanto no nível de detalhe ao ponto de se aproximar de uma obra pública que se faz por quantitativo e composição de preços? Ou temos que dar um passo atrás e fazer cálculos mais gerenciais porque sabemos que um leilão competitivo ajusta esse valor? É uma reflexão que precisa ser feita.

### **O governo confia nas repactuações das atuais concessionárias para atraí-las para novos ativos. Porém, esse processo está se mostrando mais lento que o estimado. Como avalia isso?**

É um processo de amadurecimento. O que estamos buscando é um processo novo, que nunca foi feito. Existe cenário administrativo e político que permitiu propormos a melhoria dos contratos. Isso cria expectativa de que pode ser resolvido o mais rápido possível, porque vê-se os benefícios que podem ser gerados. Por outro lado, a cautela que o TCU tem tratado o assunto é importante para que a solução final seja coerente e equilibrada, que dê solidez para segurança jurídica. Se for muito rápido, pode dar problema lá na frente. São contratos de 30 anos. Uma cautela de dois, três meses não é muito. As concessionárias, por sua vez, também encaram como novidade. Precisam entender o que vai ser decidido. Uma das premissas de entrar na negociação é abrir mão de conflitos anteriores. Entra a perspectiva negocial e gerencial. Pode ter entre essas que achávamos que havia possibilidade de solução, algumas que entendam que é melhor não fazer dessa forma.

### **Qual o panorama para o setor ferroviário?**

Vê viabilidade de frutos para o plano específico para o setor que está sendo gestado pelo Ministério? O setor ferroviário vem passando por uma mudança nos últimos anos. Tivemos as renovações antecipadas de quatro concessões que modernizam os contratos e traz novos investimentos. Tivemos ainda a Lei das Autorizações, que abre uma nova perspectiva de investimentos por meio exclusivo do privado. Havia-se expectativa da continuidade das renovações. O desejo de fazer algo mais amplo e mais rápido passa pela necessidade de recursos, porque se não seria apenas mais uma política para ferrovias. Isso passa por perceber quais são as próximas renovações que podem ser feitas. Essa é uma das vantagens de uma agência reguladora, uma agência de Estado que permanece governo após governo. Nós trazemos a memória de tudo o que aconteceu. Apresentamos para o governo de transição e para o Renan Filho (ministro dos Transportes) que as obras de ferrovias são de outra dimensão. Em uma rodovia, se você duplica 100 km e não duplica outro trecho, o caminhão segue andando na terra. Já a ferrovia precisa ser toda entregue.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/01/2024

### MAIS DE 710 MIL TRANSPORTADORES PODEM SER SUSPENSOS DE REALIZAR FRETE A PARTIR DE MARÇO

Segundo explica a ANTT, a medida também visa a adequação aos requisitos para inscrição e manutenção dos registros

*Por: A Tribuna Digital - SP*



**Segundo explica a ANTT, a medida também visa a adequação aos requisitos para inscrição e manutenção dos registros Foto: Alexander Ferraz/AT**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aponta que mais da metade dos transportadores de carga do País ainda não fizeram a revalidação ordinária do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). O processo está em andamento desde março de 2023 e terá o prazo encerrado em até dois meses, conforme a categoria do

transportador.

Dos cerca de 1,33 milhão de transportadores registrados, aproximadamente 714 mil ainda não atualizaram seus dados cadastrais e de seus veículos. Segundo explica a ANTT, a medida também visa a adequação aos requisitos para inscrição e manutenção dos registros.

Para a categoria de Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), o prazo vai até o dia 21 deste mês. Para Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), o limite é o dia 26 de fevereiro. Já para a categoria Transportador Autônomo de Cargas (TAC), o prazo vai até 22 de março.

A atualização não alterará o status do RNTRC do transportador que, se estiver em conformidade com todos os requisitos, terá seu registro automaticamente revalidado, sem a necessidade de ação adicional. No entanto, se houver pendências ou inconformidades, será necessário realizar a revalidação ordinária no sistema RNTRC.

A não atualização poderá acarretar em multa de R\$ 750,00. No caso do Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas (TRRC) sem inscrição no RNTRC ou com inscrição pendente, suspensa ou cancelada, está prevista multa de R\$ 3 mil aos que forem contratados ou que efetuem o transporte da carga por terceiros mediante remuneração.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 15/01/2024*

### COLUNISTAS DE A TRIBUNA FALAM SOBRE ESTUDOS PARA TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES; VÍDEO

Projeto autorizado pelo Governo de São Paulo deve beneficiar chegada de cargas ao Porto de Santos

*Por: Ted Sartori*



**A futura ligação entre o Planalto e a Baixada Santista visa ampliar a capacidade do SAI Foto: Sílvio Luiz/AT**

O Governo de São Paulo autorizou a concessionária Ecovias a realizar os estudos necessários para formatar o projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. A via é uma solução logística aos gargalos no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) e deverá proporcionar fluidez aos caminhões de carga que

acessam o Porto de Santos. A autorização já foi oficiada à Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

A Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) determinou, em ofício, que seja incorporada ao contrato de concessão e atribuída à concessionária Ecovias, mediante futuro reequilíbrio contratual, a responsabilidade pela elaboração de estudos de tráfego e dos projetos funcional e executivo que são necessários à construção e implantação da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, no trecho da Serra do Mar.

Os estudos para os projetos funcional e básico incluem avaliações topográficas, sondagens e investigações geológicas e hidrogeológicas. Além disso, também deverão ser produzidos e aprovados estudos de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA) para deliberação dos órgãos competentes. O prazo de conclusão do estudo é de 24 meses, prorrogáveis por mais 12 meses.

A futura ligação entre o Planalto e a Baixada Santista visa ampliar a capacidade do SAI, tendo como premissa a busca por um traçado que agregue, simultaneamente, o atendimento aos fluxos de tráfego, inclusive ônibus e caminhões, e seja adequado às condicionantes ambientais.

O assunto interessa diretamente à economia, pois uma terceira pista para a região é muito cobrada para facilitar o transporte de cargas para o Porto de Santos e, por consequência, minimizar os congestionamentos. Diante da importância do tema, os colunistas de Porto & Mar, de A Tribuna, expuseram seus pontos de vista.



<https://youtu.be/JUdReSTakKQ>

**Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)**

“A autorização para a realização dos estudos é uma notícia positiva e rompe uma inércia decisória que antecede a obra em si. O prazo anunciado de até 36 meses parece excessivo, pois acredito que a própria concessionária já deve ter algum estudo preliminar, pois essa

discussão não surgiu agora. Mas como os estudos incluem avaliação topográfica, sondagens, investigações geológicas e hidrológicas, além de levantamentos e relatórios de impacto ambiental, pode sim ser necessário esse tempo todo. O fato é que os acessos terrestres em direção ao Porto de Santos já estão estrangulados hoje. Agora é torcer para que não fiquemos só na autorização para os estudos, mas que eles realmente se iniciem e o mais importante: que as obras venham logo na sequência”

**Luis Claudio Santana Montenegro, engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia**

“Recentemente, iniciei uma análise sobre o potencial crescimento do Porto de Santos até 2060 e cheguei a um resultado que se aproxima de 1 bilhão de toneladas daqui a 36 anos. Isso significa que o potencial crescimento do Porto de Santos nunca estará limitado ao crescimento econômico da sua área de influência, mas sim à capacidade da sua infraestrutura, principalmente dos seus acessos. Porém, é importantíssimo destacar que qualquer nova infraestrutura a ser implantada estará imediatamente sobrecarregada se não houver o suporte de um sistema coordenado de acesso. Em síntese, a iniciativa de uma nova obra só funcionará se estiver plenamente associada a um modelo de gestão sistêmica integrada da logística de movimentação de cargas ao Porto. Caso contrário, qualquer nova infraestrutura estará sobrecarregada antes mesmo de ficar pronta”

**Caio Morel, diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)**

“É excelente, em todos os aspectos, a decisão do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) em autorizar a Ecorodovias a realizar estudos para a implementação da terceira pista de ligação entre a Baixada Santista e o Planalto Paulista. Uma obra indispensável, tanto para o bem-estar das comunidades que habitam a Baixada Santista como para o crescimento sustentável do Porto de Santos, que tem como fator limitante justamente a atual configuração de seus acessos terrestre e aquaviário. Já temos também a decisão de promover tempestivamente o aprofundamento do canal de acesso ao porto para 17 metros, uma providência a cargo do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e da Autoridade Portuária de Santos (APS). O setor portuário acredita que, com a decisão tomada pelos formuladores da política e detentores das verbas orçamentárias, estas obras poderão ser realizadas com eficiência e presteza, promovendo o crescimento das operações em sustento da atividade econômica do Estado de São Paulo, máquina motriz de nosso País, representando 31% do PIB nacional. Destaca-se ainda a decisão de outorgar à Ecorodovias a elaboração do estudo, que poderá canalizar o investimento para a iniciativa privada, mediante reequilíbrio do contrato de concessão, conferindo maior eficiência e menores riscos ao projeto, afastando os conhecidos problemas que afetam a realização de obras públicas. Investimentos públicos privados mediante reequilíbrio contratual têm se caracterizado como uma excelente alternativa para a execução de obras de infraestrutura que suportem o crescimento econômico”

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 15/01/2024*

## ENTENDA A IMPORTÂNCIA DO CONTÊINER REEFER, FUNDAMENTAL PARA O TRANSPORTE DE CARGAS NOS PORTOS

Com peculiaridades como custo e funcionamento, equipamento permite movimentação de carnes em geral, frutas e legumes

*Por: Bárbara Farias*



***Ao longo do ano passado, o Porto de Santos movimentou 2,2 milhões de toneladas de cargas em contêineres refrigerados Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo***

Os contêineres reefer são uma importante peça na engrenagem logística que permite ao Porto de Santos ser a principal porta de saída da carne bovina no Brasil e referência na movimentação de outras cargas refrigeradas. O equipamento, que custa cinco vezes mais que um cofre metálico destinado a cargas secas, tem peculiaridades que chamam atenção para garantir o

transporte de itens perecíveis, como carnes em geral, frutas e legumes.

Ao longo do ano passado, o Porto de Santos movimentou 2,2 milhões de toneladas de cargas em contêineres refrigerados. O volume representa aproximadamente 5% das 45,9 milhões de cargas containerizadas operadas no ano e 1,4% do total de 157,9 milhões de toneladas que passaram pelo complexo santista (leia mais abaixo). O cálculo foi realizado por A Tribuna com base nas estatísticas da Autoridade Portuária de Santos (APS).

Mas, quais são as peculiaridades de um contêiner reefer? Atuando na logística de contêineres há mais de 40 anos, sendo 30 anos na armadora Hamburg Sud, o sócio da Solve Shipping Intelligence, Henrik Simon, explicou à Reportagem as diferenças entre o contêiner refrigerado e o comum, começando pelo preço. “Um contêiner reefer de 40 pés custa, em média, US\$ 20 mil. Já um contêiner de 40 pés de carga seca custa cerca de US\$ 3,5 mil. O reefer é muito caro por causa do maquinário, do motor”.

A fabricação de contêineres de todos os tipos também é um mercado dominado pela China, que “fabrica 95% dos contêineres comercializados no mundo. A Europa fabrica o maquinário dos refrigerados. A máquina segue da Europa para a China, onde o contêiner reefer é montado”.





O consultor logístico comentou ainda que os contêineres refrigerados de 20 pés são pouco utilizados. “Atualmente, 97,5% dos contêineres reefer utilizados são de 40 pés, que comportam até 25 toneladas, mas a capacidade total raramente é utilizada. Um contêiner carregado com carne pesa, em média, 22 toneladas. No caso de frutas, é mais leve”.

Outra curiosidade logística é que os navios porta-contêineres viajam carregados com os dois tipos de contêineres. “É mesclado. Geralmente os contêineres de carga seca, mais pesados, ficam embaixo e os refrigerados em cima, no navio”.

### **Armazenagem**

Simon ressalta que as carnes são armazenadas nos contêineres reefer a uma temperatura negativa de 18°C. Esses contentores permanecem ligados em tomadas elétricas nos terminais portuários e também dentro dos navios até o destino final.

“O importante é que a carga que você transporta esteja na temperatura desejada. Por exemplo, o melão vem do campo, quente, a uma temperatura de 25°C, que precisa ser baixada para 8°C. Então, a fruta sempre fica na câmara frigorífica do exportador até alcançar a temperatura que o cliente quer para o transporte marítimo”.

A China também é o maior comprador das carnes bovina e de frango exportadas pelo Brasil. “A maior parte da proteína exportada vai para a China. A Europa Central é o segundo maior mercado consumidor do nosso produto. Já as frutas, que têm uma vida útil muito curta, são exportadas principalmente para os Estados Unidos e Europa”.

### **Crise global superada**

Simon destacou também que a crise global de falta de contêineres e a alta do frete marítimo gerados durante a pandemia de covid-19 já estão superados. “Na pandemia, principalmente nos anos de 2021 e 2022, todo mundo ficou em casa e o consumo de mercadorias aumentou muito, o que gerou um gargalo. Faltou espaço para contêineres no mundo inteiro, mas a situação já se normalizou, o mesmo ocorre em relação ao frete marítimo”.

O operador logístico observou que o preço do frete marítimo depende muito da mercadoria e do destino. “Por exemplo, um contêiner com carne para a Europa custa uma média de US\$ 2,5 mil e para a China US\$ 3 mil”, afirmou. Durante a pandemia, o frete marítimo chegou a ser comercializado a mais de US\$ 11 mil.

### **Realidade santista**

O Brasil exportou 1,9 milhão de toneladas de carne bovina em 2023. Desse total, 1,1 milhão foram embarcados pelo Porto de Santos. As informações são da Autoridade Portuária de Santos (APS). Segundo a APS, Santos embarcou cerca de 600 mil toneladas de outras carnes e sucos - tudo em contêineres reefer.

Conforme o levantamento estatístico do Porto de Santos, de janeiro a dezembro do ano passado, além da carne bovina, com 1,1 milhão de toneladas, foram movimentadas 587,1 mil toneladas de carne de aves, 120,1 mil toneladas de carnes diversas, 99,9 mil toneladas de peixes e 270 mil toneladas de sucos cítricos.

O Porto de Santos embarcou 2,2 milhões de toneladas de cargas containerizadas em 2023. Desse total, 2,1 milhões (97,37%) para exportação (longo curso) e aproximadamente 57 mil toneladas por cabotagem (2,65%), ou seja, em navegação pela costa brasileira.

Quanto aos terminais de contêineres, a Brasil Terminal Portuário (BTP) liderou os embarques para exportação, totalizando 1,2 milhão de toneladas, seguida da DP World Santos, com 505,1 mil toneladas, e a Santos Brasil, com 428,8 mil toneladas.

### **Geral**

No acumulado de 12 meses em 2023, o Porto de Santos movimentou no geral 157,9 milhões de toneladas, menos do que em igual período de 2022, com 162,5 milhões. A movimentação de carga containerizada também caiu. No ano passado, foram movimentadas 45,9 milhões de toneladas, contra 51,6 milhões no ano anterior.

Quanto aos demais tipos de cargas, no ano passado foram movimentadas 86,5 milhões de toneladas de granel sólido, 17,5 milhões de granel líquido e 8 milhões de carga geral. No entanto, o volume de carga diminuiu em comparação a 2022, que totalizou 162,5 milhões de toneladas, sendo 51,6 milhões de carga containerizada, 82,3 milhões de granel sólido, 18,9 milhões de granel líquido e 9,7 milhões de carga geral.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 15/01/2024*

## AUTORIDADE PORTUÁRIA DISCUTE SOLUÇÕES PARA CONGESTIONAMENTOS EM CUBATÃO

Acesso a áreas retroportuárias na Baixada Santista se tornou gargalo logístico nos últimos anos

*Por: Ted Sartori*



**Intenção é implantar um sistema de agendamento para os municípios semelhante ao já utilizado pelo Porto** Foto: Sílvio Luiz/AT

Organizar a chegada dos caminhões que descem a Serra do Mar para acessar áreas retroportuárias, assim como já acontece no Porto de Santos, foi o resultado de uma reunião para resolver os problemas de congestionamentos em Cubatão. O encontro ocorreu na última terça-feira (9), na sede da

Autoridade Portuária de Santos (APS), cujo presidente, Anderson Pomini, firmou compromisso nesse sentido.

A intenção é implantar um sistema de agendamento para os municípios semelhante ao já utilizado pelo Porto. A APS, inclusive, se propôs a auxiliar as prefeituras na implantação de seus sistemas de agendamento para os terminais que se encontram em área municipal. “Podemos compartilhar esta tecnologia, sempre de acordo com o que for consensuado entre todos os envolvidos”, afirmou Pomini.

Em nota, a Autoridade Portuária lembra que, há cerca de uma década, o Porto de Santos implantou o agendamento da chegada de cargas rodoviárias, não tendo registrado, desde então, nenhum congestionamento significativo no entorno do complexo portuário santista. A APS explica que os terminais portuários recebem por período apenas a quantidade de caminhões que tem capacidade de atender, podendo haver, em caso de interferência (acidentes ou clima, por exemplo), uma contingência que restrinja ou aumente a quantidade de veículos que cheguem ao Porto.

Em agosto do ano passado, entretanto, foram registrados congestionamentos no acesso à Margem Direita do Porto, que também são utilizados pelos veículos que se dirigem à Alemoa Industrial, os quais ficam fora do chamado porto organizado e não estão incluídos no sistema de agendamento, ponderou a APS.

“Atualmente, o município de Cubatão tem sido o que mais recebe o impacto do fluxo rodoviário de cargas, pois sedia os pátios reguladores que acessam o Porto de Santos e tem seu polo industrial. É constante o ‘travamento’ das rodovias de acesso à cidade devido às filas de caminhões”, observa, também, em nota, a Autoridade Portuária.

Além da APS, representantes do Ecoporto/Ecopátio, Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Prefeitura de Santos, Prefeitura de Cubatão e a concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes, a Ecovias, se comprometeram em buscar dados precisos de caminhões que acessam as



retroáreas, fora do porto organizado, para facilitar as soluções a serem definidas na próxima reunião, em data a ser agendada. Na ocasião, também estarão presentes a Polícia Rodoviária, caminhoneiros e responsáveis pelas retroáreas.

### **Nova pista**

Também em nota, a Autoridade Portuária insiste que a Baixada Santista necessita de uma nova ligação rodoviária com o Planalto Paulista. A razão é que a Via Anchieta, inaugurada em 1947, ainda é, hoje, a única que permite a descida de caminhões, que representam perto de 70% do modal que traz cargas ao Porto de Santos.

Em 1947, o complexo portuário santista movimentava 4 milhões de toneladas por ano. Atualmente, são 164 milhões de toneladas por ano. Para os próximos 15 anos, a projeção é de que esse total pode chegar a 240 milhões ao ano e, embora haja investimentos no sistema ferroviário, que absorverá parte desta demanda, o transporte rodoviário seguirá dominando, observa a APS.

O Governo de São Paulo autorizou a concessionária Ecovias a realizar os estudos necessários para formatar o projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, como destacou A Tribuna na edição de ontem. "Entretanto, a nova rodovia - em que pese o Governo do Estado já tenha manifestado interesse em realizar esta obra - é uma solução a médio prazo", lembra a APS.

### **Cidades se manifestam**

Em nota, a Secretaria de Segurança Pública e Cidadania de Cubatão fez questão de lembrar que iniciou em reuniões anteriores o processo de discussão sobre os congestionamentos na cidade, a partir das dificuldades dos próprios moradores em se deslocar para outros municípios. Em novembro de 2023, A Tribuna noticiou um encontro realizado na sede do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp) de Cubatão.

A pasta acrescentou ainda que, "na prática, todos os entes foram chamados à mesa para apresentar sugestões e reconhecer sua parcela de responsabilidade na busca de soluções para o problema dos congestionamentos. Diante disso, a Prefeitura de Cubatão propôs uma lei que passe a considerar a responsabilidade solidária e aplicará penalidades não apenas aos veículos, mas também aos pátios e receptores de carga".

A secretaria disse também que busca que todos os veículos comerciais de carga sejam monitorados e enquadrados em um plano de agendamento que impeça a chegada de caminhões além da capacidade de escoamento da região. "Estamos trabalhando intensamente, com todos buscando a melhoria da circulação nas rodovias e, conseqüentemente, a qualidade de vida da população", completou.

À Reportagem, a Prefeitura de Santos respondeu, em nota, que "dentro desse esforço conjunto, será conduzido pela comissão um levantamento das cargas que chegam ao Porto, visando compreender plenamente o panorama atual e as necessidades futuras. O objetivo é avaliar a possibilidade de implementação de medidas que contribuam para a diminuição do impacto gerado pelo tráfego de caminhões nas cidades da Baixada Santista".

### **Disposição para colaborar**

Concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes, a Ecovias informou, em nota, que está atenta a esses problemas e sempre à disposição para apoiar na melhoria das condições do tráfego. "A empresa também avalia como muito importante a melhoria contínua da organização e do agendamento da chegada dos caminhões ao Porto de Santos", completa.

Por sua vez, o Ecopátio destaca que está à disposição das autoridades para ajudar na solução do problema, "uma vez que segue com uma ocupação média de 25%, durante o mês de janeiro, e capacidade para receber até 1.600 caminhões".

Outra integrante do encontro na APS, a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) informou que haverá em breve uma reunião on-line entre os associados para que o delegado

regional da entidade, Frederico Abdalla, repasse e contextualize as informações obtidas e, assim, traçar um plano de ação.

“É um assunto que afeta os portos, o que nos interessa profundamente. É um tema que envolve os terminais de Santos, dos quais muitos são associados. O saldo sempre é muito bom quando todos se sentam à mesa para dialogar a melhor solução para essa relação Porto-Cidade. É uma constante busca para todos”, afirma o presidente da ABTP, Jesualdo Silva. “Vamos contribuir com o processo e atuar, com certeza, mas isso vai ser decidido de acordo com o que for passado nessa reunião”, emenda.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 12/01/2024**



### TRECHO DO CAIS PÚBLICO NO PORTO DE SANTOS TERÁ PROFUNDIDADE AMPLIADA PARA 15 METROS

Dragagem será feita nos berços entre os armazéns 12A e 21, utilizados por navios de exportação de grãos vegetais

**Por: Bárbara Farias**

**Seis berços de atracação no trecho dos armazéns 12A ao 21, na Margem Direita, terão profundidade aumentada para**

**15 metros Foto: APS/Divulgação**

Seis berços de atracação do cais público do Porto de Santos, no trecho dos armazéns 12A ao 21, na Margem Direita, terão a profundidade aumentada para 15 metros, a mesma do canal de navegação. A Autoridade Portuária de Santos (APS) contratou a empresa Náutica Marítima para executar a dragagem de aprofundamento, ainda sem data definida para o início. Atualmente, o calado operacional dos berços varia entre 10,9 metros e 13,8 metros, na maré baixa.

A Náutica Marítima foi a empresa vencedora do pregão eletrônico aberto pela Autoridade Portuária para a prestação do serviço. O contrato foi assinado de forma eletrônica na última segunda-feira e oficializado por meio de publicação no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira (11).

O valor do contrato é de R\$ 13,9 milhões e o aporte será custeado integralmente com recursos da APS. O prazo contratual é de seis meses. Para o início da obra, é necessário concluir um rito burocrático.

“Uma vez formalizado o contrato, a empresa prestadora do serviço será convocada para apresentar plano de mobilização de seus equipamentos, bem como haverá alinhamento com os terminais da região para que a obra interfira ao mínimo na operação portuária. Após estes entendimentos é que será definido o início operacional da dragagem”, informou a APS, em nota.

Segundo a estatal gestora do Porto de Santos, o local, que é um cais público, é utilizado com mais frequência pelos terminais Bunge, Nita Alimentos, Cofco International, CLI, Copersucar e Hidrovias do Brasil, recebendo principalmente navios de exportação de grãos vegetais. É considerado o maior ponto de embarque de açúcar do mundo. Para atingir os 15 metros, serão retirados cerca de 100 mil metros cúbicos de sedimentos.

“Serão seis berços que, após dez anos do aprofundamento do canal de navegação, terão a mesma profundidade de 15 metros, o que vai possibilitar a chegada de navios com maior capacidade”, afirmou o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, em nota.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 12/01/2024**

### **PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA APRESENTA CRONOGRAMA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ A ALCKMIN**

Anderson Pomini foi recebido em Brasília pelo vice-presidente da República e ministro de Portos e Aeroportos

*Por: Bárbara Farias*



**O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, se reuniu com Geraldo Alckmin (PSB), e com Silvio Costa Filho nesta quinta-feira (11), em Brasília Foto: Divulgação**

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, se reuniu com o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin (PSB), e com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, nesta quinta-feira (11), em Brasília. O assunto foi o cronograma de obras do túnel submerso Santos-Guarujá, inscrito no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, e considerada a maior obra de infraestrutura do País para os próximos anos.

O serviço será viabilizado em conjunto pelos governos Federal e Estadual, que juntos destinarão R\$ 5,8 bilhões ao empreendimento (cada um ficará responsável por 50% do valor). A ligação seca deverá sair do papel por meio de parceria público privada (PPP) e, por isso, está qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), da União, e no Programa de Parcerias de Investimentos do Governo do Estado (PPI-SP), o que deverá agilizar a realização da obra.

Recentemente, o presidente da APS disse que o edital do túnel submerso deverá ser lançado ainda neste ano, com início das obras previsto entre 2024 e 2025 e conclusão entre 2028 e 2029. Em 21 de dezembro, a Autoridade Portuária anunciou a contratação da Fundação Vanzolini para realizar os estudos de modelagem jurídica e econômica do empreendimento.

Na ocasião, Pomini declarou que foram realizadas 18 reuniões envolvendo as prefeituras de Santos e Guarujá, a comunidade portuária e a população local para definir o traçado com menor impacto urbano. “Conseguimos chegar a um consenso sobre o traçado do túnel, que evitará desapropriações e tornará possível cumprirmos um cronograma”. A Fundação Vanzolini é uma organização sem fins lucrativos, criada e gerida pelos professores do departamento de Engenharia de Produção da Universidade de São Paulo (Poli-USP).

#### **Lula em Santos**

Na última quarta-feira (10), Pomini conduziu reunião com diretores, gerentes e supervisores da Autoridade Portuária, na sede administrativa do Porto de Santos. Na ocasião, ele atualizou os projetos, metas e demais iniciativas da companhia em 2024, detalhando as providências para as obras do túnel, da Avenida Perimetral da Margem Esquerda, da Alemoa e da dragagem de manutenção, além de ações de zeladoria e relativas à relação Porto-Cidade.

Pomini falou ainda sobre a visita do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ao Porto de Santos no início de fevereiro, que poderá contar com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para o anúncio oficial da obra do túnel.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 12/01/2024*

### **OBRAS DE NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO DE SUAPE COMEÇAM ATÉ FEVEREIRO**

Empreendimento da APM Terminals será o primeiro 100% eletrificado da América Latina

*Por: ATribuna.com.br*



**O espaço, de cerca de 50 hectares, pertencia ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS) Foto: Divulgação**

A APM Terminals Suape concluiu o processo de compra de área localizada no Complexo Industrial Portuário de Suape, localizado na Região Metropolitana do Recife, para instalação do terminal de contêineres. O espaço, de cerca de 50 hectares, pertencia ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS). As obras devem ser iniciadas até fevereiro deste ano e a previsão é de que o terminal entre em operação no segundo trimestre de 2026. O empreendimento será o

primeiro terminal 100% eletrificado da América Latina.

Com a conclusão da primeira etapa, o terminal de contêineres poderá movimentar até 400 mil TEU por ano e aumentará a capacidade do complexo portuário em 55%, gerando centenas de empregos diretos e indiretos.

Com tecnologia e processos de ponta, o novo terminal contará com um sistema completo de gestão ambiental e de resíduos; tratamento de águas residuais e modelagem de fluxo de águas subterrâneas para controle de poluição.

Também terá rede 5G própria, que possibilitará transmitir informações em tempo real para os clientes, 24 horas por dia, sete dias por semana. Outro diferencial será o uso de RTGs (guindastes móveis sobre pneus) por controle remoto, que ampliará a agilidade das operações remotamente, impactando positivamente a produtividade e garantindo mais segurança às atividades.

### **Rotas de longo curso**

O presidente da APM Terminals Suape, Aristides Russi, disse que a ambição é resgatar as escalas internacionais de Suape, aumentando em 27% as rotas de longo curso do porto. Hoje, diz o executivo, as cargas de rotas mais longas fazem transbordo em portos como o de Santos, antes de seguirem por cabotagem para Pernambuco.

"O transbordo em outro porto adiciona custos e tempo à cadeia, torna a operação menos atrativa. Com rotas ligando Suape diretamente aos países de origem ou destino das cargas, podemos reduzir o tempo de transporte da Ásia, por exemplo, em 25 dias, de 65 para 40 dias", diz Russi.

Em 2022, a APM Terminals venceu o leilão judicial para a aquisição da área, chamada de Unidade Produtiva Isolada do Estaleiro Atlântico Sul (EAS). Desde então, a empresa realizou diversas etapas legais para concretização do negócio, oficializada com a assinatura de compra do terreno. Durante esse período, a companhia também tem atuado no desenvolvimento do projeto de construção do empreendimento.

"Nosso porto, que tem posição geográfica estratégica, com sete capitais nordestinas situadas num raio de 800 km, concentrará volumes ainda maiores de cargas containerizadas a serem distribuídas na região e no restante do País, com significativa redução de custos, tornando-se mais competitivo. - A APM Terminals é um grupo com atuação mundial e vai atrair rotas de longo curso para Suape, trazendo desenvolvimento para Pernambuco, para o Nordeste e para o País. Estamos muito felizes com a concretização desse projeto", enfatizou o diretor-presidente da estatal portuária, Marcio Guiot.

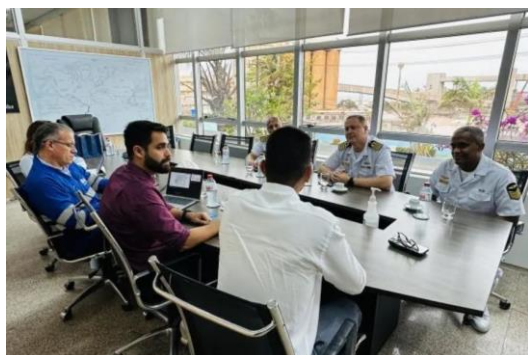
**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 12/01/2024**

### **PORTO DO ITAQUI RECEBE NOVO COMANDANTE DA CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO**

O novo comandante é o capitão de mar e guerra Alessandro Domingos Gurski

Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



**O objetivo da visita foi estreitar a relação entre a Capitania dos Portos e o Porto a fim de garantir a segurança da navegação Foto: Divulgação**

O novo comandante da Capitania dos Portos do Maranhão, o capitão de mar e guerra Alessandro Domingos Gurski, visitou o Porto do Itaqui, no Maranhão, acompanhado pelo CMG Alexandre Roberto Januário, que esteve à frente da Capitania no estado por dois anos. Os oficiais foram recepcionados pelo diretor de operações da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap),

Hibernon Marinho, e pelo diretor de Engenharia da Emap, Ricardo Miranda. A visita ocorreu na terça-feira (9).

O capitão Alexandre Roberto Januário, agradeceu o apoio que recebeu da direção do Porto do Itaqui no tempo em que respondeu pelo Capitania. O objetivo da visita foi estreitar a relação entre a Capitania dos Portos e o Porto a fim de garantir a segurança da navegação.

OCMG Gurski destacou a importância da proximidade e interação entre as instituições. "A segurança da navegação é uma prioridade para a Capitania dos Portos. É fundamental que haja uma estreita relação entre a Capitania e o Porto do Itaqui para que possamos trabalhar juntos para garantir a segurança de todos os envolvidos", disse ele.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna Digital - SP)

Data: 12/01/2024

## PORTOS DO PARANÁ INICIA DERROCAGEM NO CANAL DE ACESSO DO PORTO DE PARANAGUÁ

A detonação parcial de uma formação rochosa de 22,3 mil m<sup>3</sup> está prevista para iniciar nesta sexta-feira

Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



**Canal de acesso do Porto de Paranaguá Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná**

A Portos do Paraná retomará a obra de derrocagem no canal de acesso do Porto de Paranaguá nesta sexta-feira (12). A operação consiste na remoção parcial de uma formação rochosa de 22,3 mil m<sup>3</sup>, da "Pedra da Palangana" e integra o processo de dragagem de aprofundamento do canal de navegação.

Segundo a Autoridade Portuária, o complexo todo tem mais de 200 mil metros cúbicos. "Portanto, a ação atinge apenas 12% da pedra. Tecnicamente chamada de derrocagem, a obra é aguardada há anos por toda a comunidade portuária".

Em nota oficial, a Portos do Paraná esclarece que "com a evolução e andamento da etapa de remoção do material rochoso, comunicamos que está prevista a execução de novas detonações, que serão realizadas exclusivamente dentro do canal de acesso. A previsão de início é para o dia 12 de janeiro, respeitando a janela das 12h às 17h, a depender das condições climáticas, ambientais e operacionais no momento".

A Portos do Paraná informa ainda que "todas as medidas de segurança e programas de monitoramento, controle e mitigação ambiental dos impactos advindos do empreendimento, seguem em execução de acordo com as orientações do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos

Naturais Renováveis (Ibama), em acordo com a Licença de Instalação nº 1144/2016, no âmbito das obras de dragagem de aprofundamento do Porto de Paranaguá”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 12/01/2024*

## DESCARBONIZAÇÃO DA LOGÍSTICA MARÍTIMA E PORTUÁRIA

O maior uso de combustíveis alternativos pelos armadores ensejará mudança dos combustíveis ofertados pelos portos

*Por: Gesner Oliveira*



*Foto: Unsplash*

Os diversos impactos causados pela mudança climática nos últimos anos deixaram cada vez mais clara a urgência em descarbonizar a economia mundial. Tal iniciativa deve vir de toda a sociedade, tanto das empresas quanto do setor público e da população. Para o setor marítimo e portuário, o cenário não é diferente.

Conforme mostra a pesquisa conjunta da Global Maritime Forum, Global Center for Maritime Decarbonisation e Maersk Mc-Kinney Moller Center, as empresas deste setor têm se posicionado de forma mais sustentável: até 2050, mais de 80% dos armadores pesquisados deverão substituir combustível fóssil por alternativas menos poluentes, como gás natural ou hidrogênio verde.

Ainda que essa seja uma meta daqui a cerca de 25 anos, já é possível notar sinais de transição. De acordo com a plataforma Alternative Fuels Insight, houve encomenda de 298 navios propelidos com combustíveis alternativos em 2023, um aumento de 8% em relação ao ano anterior.

O maior uso de combustíveis alternativos pelos armadores ensejará uma mudança dos combustíveis ofertados pelos portos onde esses navios irão atracar. Trata-se de círculo virtuoso em que, pressionados a serem mais sustentáveis, os armadores obrigam os portos a também investirem em novas alternativas, o que acaba por reforçar a decisão dos armadores e estimular outros a seguirem o mesmo caminho.

De acordo com a pesquisa da Global Maritime Forum e demais autores, a disponibilidade de combustíveis alternativos aparece como um dos fatores mais importantes para a adoção dessas novas tecnologias por parte dos portos. Aos poucos, tais obstáculos têm sido resolvidos e novas soluções vêm surgindo em linha com a tendência de se priorizar a sustentabilidade dos negócios.

Nesse sentido, é promissora a notícia da parceria entre o Porto Sudeste e a RightShip na utilização do Porto de Emissões Marítimas (MEP, na sigla em inglês) pela primeira vez na América Latina. O sistema visa a monitorar as emissões dos navios que utilizam a instalação, permitindo que o terminal consiga mensurar e gerir melhor as emissões geradas pela sua operação, além de oferecer insumos para programas de descarbonização.

Também de acordo com a pesquisa, o papel dos reguladores foi considerado de grande relevância para promover o uso de combustíveis alternativos. Metas claras de descarbonização e políticas que incentivem o crescimento da indústria desses combustíveis são fatores importantes para acelerar e auxiliar a adoção de soluções mais sustentáveis.

Tal como dito no início, a descarbonização global deve ser um esforço de todos – governos, agências, empresas e população, em benefício também de toda a sociedade. Estamos todos no mesmo barco, então é bom que cuidemos dele.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 12/01/2024*





## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### PAULO DANTAS INAUGURA OBRA DE RECONSTRUÇÃO DA AL-135

Da Redação ME



Rodovia AL-135/Foto: Agência Alagoas

O governador Paulo Dantas inaugura nesta segunda-feira (15), às 14h30, a obra de reconstrução da rodovia AL-135, que liga os municípios de Senador Rui Palmeira e São José da Tapera. Orçada em R\$ 11,5 milhões, a rodovia é a primeira de 2024 a ser entregue pelo Governo de Alagoas, por meio do Departamento de Estradas de Rodagem (DER). O trecho recuperado possui 8 km de extensão e deve beneficiar mais de 50 mil alagoanos que

trafegam na região.

A rodovia, que havia sofrido bastante desgaste, passou por uma reconstrução completa, recebendo nova pavimentação asfáltica, sinalização vertical e horizontal, além da recuperação da drenagem, com nova sarjeta, meio-fio e descidas d'água.

**O governador de Alagoas, Paulo Dantas (MDB)/Foto: Pei Fon/Agência Alagoas**

“Esta obra faz parte do programa de governo do governador Paulo Dantas e vem para tornar nossas rodovias mais seguras, garantindo mais comodidade, fluidez do trânsito e menor desgaste dos veículos que passam pela AL-135, além de ajudar a evitar acidentes de trânsito”, explica o diretor de Operações, Implantação, Restauração e Conservação do DER, Iran Menezes.



\*Com informações da Agência Alagoas

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 15/01/2024

## ELEIÇÕES 2024: ELEITORES PODERÃO TER QUE RESPONDER A CONSULTAS POPULARES

Por Jairo Lima

**# VOZ DA  
DEMOCRACIA**  
**ELEIÇÕES 2024**

Além de eleger as pessoas que comandarão as Prefeituras e que ocuparão as vagas das Câmaras de Vereadores, o eleitorado local poderá ter que opinar sobre algum assunto de interesse dos habitantes do município. Foto: Divulgação

Nas Eleições de 2024, eleitoras e eleitores de alguns municípios poderão ter que responder a alguma consulta popular na urna eletrônica. Além de eleger as pessoas que comandarão as Prefeituras e que ocuparão as vagas das Câmaras de Vereadores, o eleitorado local poderá ter que opinar sobre algum assunto de interesse dos habitantes do município.

Segundo a Emenda Constitucional nº 111, aprovada em 2021, as consultas populares sobre questões locais podem ocorrer juntamente com as eleições municipais. As Câmaras de Vereadores devem aprovar as questões, a serem encaminhadas à Justiça Eleitoral até 90 dias antes da data do pleito.

Além disso, vale ressaltar que as manifestações contrárias e favoráveis às questões submetidas às consultas populares ocorrerão no mesmo período das campanhas eleitorais, mas sem a utilização de propaganda gratuita em rádio e televisão.

### A consulta em Petrópolis

No Brasil, uma consulta popular ocorreu em 2018, no município de Petrópolis, no Rio de Janeiro. Junto com o primeiro turno das Eleições Gerais foi realizado na cidade um plebiscito sobre o uso de tração animal nos passeios turísticos por meio de charretes na região. A população rejeitou a medida, decisão que foi homologada pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE) em seguida.

Conforme registrado no relatório da Ata Geral da consulta popular, dos 243.478 eleitores aptos a votar em Petrópolis em 7 de outubro de 2018, 184.668 (75,85%) compareceram à votação, tendo sido registrados 117.113 (68,57%) votos a favor da proibição, 53.668 (31,43%) contra, 8.155 (4,42%) votos em branco e 5.732 (3,10%) nulos.

### Nas Eleições 2024

No primeiro turno das eleições deste ano, em 6 de outubro, eleitoras e eleitores poderão ver nas telas das urnas questionamentos como esse de Petrópolis, que tratem de algum aspecto do dia a dia do município. No entanto, depende da Câmara de Vereadores a aprovação da consulta popular.

Assim, além de escolherem quem comandará a prefeitura e aqueles que ocuparão as vagas de vereador de 2025 a 2028, o eleitorado de determinado município provavelmente terá que se posicionar em outubro sobre outras questões que afetarão o destino da localidade onde moram.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 14/01/2024*

O objetivo é interagir com os representantes do setor portuário e debater sobre as principais inovações propostas, bem como colher críticas e sugestões de aperfeiçoamento



*- Foto: Banco de imagens*

Visando atingir um modelo de gestão capaz de tornar os portos cada vez mais rentáveis, competitivos, autossustentáveis e autônomos, o Governo Federal vem aperfeiçoando de forma contínua o planejamento do setor portuário nacional. Nesse sentido, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos tem promovido a elaboração do planejamento estruturado do setor portuário, tendo em consideração a importância da continuidade do planejamento, sua hierarquização e a articulação com os demais instrumentos de planejamento.

Com o objetivo de promover o aperfeiçoamento dos instrumentos de planejamento, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) organizou conjuntamente com a empresa Infra S.A., o workshop sobre a Nova Metodologia de Elaboração de Planos Mestres e Lançamento do 5º Ciclo de Planejamento a ser realizado nos dias 15 e 16 de janeiro de 2024.



Infra S.A., empresa pública responsável pela execução do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), está desenvolvendo em conjunto com a SNPTA uma nova metodologia para elaboração de Planos Mestres que começará a ser adotada a partir de janeiro de 2024, quando do início do 5º Ciclo de Planejamento. Por oportuno, ressalta-se que os planos mestres são instrumentos de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abrangem os portos organizados, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos

O workshop tem o objetivo de permitir explanar a nova metodologia e de interagir com os representantes do setor portuário, de modo a debater as principais inovações propostas, bem como colher críticas e sugestões de aperfeiçoamento.

Foram convidados para participar e contribuir com o evento: a Associação de Terminais Portuários Privados, Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados, HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Federação Nacional das Operações Portuárias, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias e a Administrações dos portos públicos organizados a participar do workshop sobre a Nova Metodologia de Elaboração de Planos Mestres e Lançamento do 5º Ciclo de Planejamento a ser realizado nos dias 15 e 16 de janeiro de 2024, no auditório da INFRA S.A., em Brasília (DF), conforme programação abaixo.

### Serviço

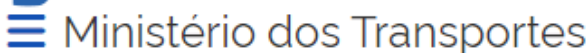
DATAS: 15 e 16 de JANEIRO de 2024

LOCAL: INFRA S.A. SEDE - TÉRREO - SAUS, Quadra 01, Bloco "G", Lotes 3 e 5. Asa Sul, Brasília-DF, 70.070-010

*Atenciosamente,*

Assessoria Especial de Comunicação Social  
Ministério de Portos e Aeroportos

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF  
Data: 15/01/2024



## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### RODOVIA - COM MAIS DE R\$ 20 MILHÕES EM INVESTIMENTOS FEDERAIS, BR-349/BA É MODERNIZADA



Foram renovados R\$ 146 quilômetros de pistas, entre Correntina e o distrito do Rosário: mais segurança e fluidez no trânsito

***Caminho de turistas do Centro-Oeste rumo a Bom Jesus da Lapa e litoral nordestino, BR-349/BA está repaginada e com manutenção garantida - Foto: DNIT/Divulgação***

Motoristas que trafegam pela BR-349/BA encontram agora 146 quilômetros de pistas renovadas, desde Correntina (BA) até o Distrito Federal. O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, investiu R\$ 20,7 milhões nas melhorias, realizados em trechos descontínuos da estrada: do Km 897 ao 998,6; entre os Kms 1.017 e 1.038; e do Km 1051,1 ao 1074,4.

Executados por equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), os serviços incluem:



- Recuperação do pavimento com microrrevestimento asfáltico;
- Reparos com aplicação de Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ);
- Revitalização da sinalização horizontal.
- Serviços contínuos de manutenção contínua periódica: tapa-buraco; limpeza de sarjeta, bueiros e meio-fio, caiação e roçadas manual e mecanizada.

### **Caminho suave**

Trata-se de investimento estratégico do Governo Federal em uma via essencial à economia brasileira, tanto para o escoamento da produção agrícola irrigada pelo Rio São Francisco quanto para o turismo: a estrada é caminho dos romeiros que vão do Centro-Oeste do país para a cidade de Bom Jesus da Lapa (BA) e dos turistas do centro do país que buscam se divertir no litoral nordestino. Agora, os usuários contam com uma via mais segura e com melhor fluidez viária.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

*Data: 15/01/2024*

### **RODOVIAS - GRUPO DE TRABALHO OUVI SOCIEDADE CIVIL NESTA TERÇA-FEIRA (16) SOBRE A BR-319 EM RONDÔNIA**

Representantes do Ministério dos Transportes vão apresentar compromissos do Governo Federal com o empreendimento

A discussão sobre o destino da BR-319/AM/RO chega a Porto Velho (RO) nesta terça-feira (16). Integrantes do grupo de trabalho do Ministério dos Transportes apresentam à sociedade local os principais pontos da proposta estudada para pavimentar a rodovia, única ligação rodoviária de Manaus e Porto Velho com o resto do país. A audiência está prevista para começar às 9h30 (horário local, 10h30 de Brasília) no auditório da superintendência local do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Estão confirmadas as presenças do secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro; da secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; do subsecretário de Sustentabilidade, Cloves Benevides; e do diretor-executivo do DNIT, Carlos Barros, além de outros representantes da pasta. Foram convidadas entidades como Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA), Federação das Indústrias de Rondônia, associações indígenas, entidades de apoio à construção da BR-319 e acadêmicos.

Jornalistas interessados em acompanhar a discussão não precisarão de credenciamento prévio. Não está prevista a transmissão on-line do evento.

### **SERVIÇO**

O que: audiência pública do GT da BR-319/AM/RO

Quando: 16/01/2024, às 9h30 (horário local)/10h30 (horário de Brasília)

Onde: Auditório da Superintendência do DNIT em Porto Velho, Rondônia (RO) – Rua Benjamin Constant, 1015 – Bairro Olaria.

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

*Data: 15/01/2024*

### **RODOVIAS - OBRA HISTÓRICA DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PARA O BAIXO SÃO FRANCISCO VAI BENEFICIAR 80 MIL PESSOAS ENTRE ALAGOAS E SERGIPE**

Ordem de serviço assinada pelo ministro Renan Filho permite início da construção da ponte que ligará Penedo (AL) e Neópolis (SE). “Em 60 dias já começaremos a bater as estacas da obra para fazer a ponte para o povo dessa região”, disse



**Evento ocorreu nas duas cidades beneficiadas: Penedo e Neópolis (foto) - Foto: Felipe Brasil/MT**

O alívio no bolso e a economia de tempo esperados diariamente pelo funcionário de supermercado Maicon Douglas e por cerca de 80 mil pessoas da região do Baixo São Francisco começaram a virar realidade neste sábado (13) com a assinatura da ordem de serviço que permite o início da construção da ponte que ligará as cidades de Penedo, em Alagoas, e Neópolis, em Sergipe, na rodovia BR-349/AL/SE.

“Conversei há pouco com o pessoal da empresa e uma informação relevante: em 60 dias já começaremos a bater as estacas da obra para fazer a ponte para o povo dessa região”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho, após a assinatura da ordem de serviço em Penedo. “Já está na cabeça de todo mundo que essa ponte significa desenvolvimento. Essa ponte vai fazer com que Penedo e Neópolis deixem de ser cidades de fim de linha e passem a voltar a ser rota de desenvolvimento de Alagoas, de Sergipe e de todo o Nordeste brasileiro”, completou.

### Como será a obra?

- A ponte receberá um investimento de R\$ 203 milhões, que serão usados para construção de acessos, calçadas e ciclovias, entre outras melhorias;
- Sua extensão será de 1,08 quilômetro, além de 12,25 quilômetros de acessos;
- A estrutura terá 21,1m de largura, comportando calçada e ciclovias;
- Vão central com 300 metros para viabilizar a navegação;
- Cerca de 80 mil moradores serão beneficiados com o empreendimento;
- O projeto está em sintonia com os programas que visam a melhoria da qualidade ambiental do rio São Francisco;
- A empresa escolhida para realizar o empreendimento vai finalizar o projeto executivo da ponte e depois iniciar as obras.

“Há seis anos eu enfrento essa batalha. Às vezes a balsa demora, a lancha não vem, aí chego atrasado no trabalho. Além de gastar mais de R\$ 200 por mês com esse transporte. Fica apertado para a gente. Todos esperam por essa ponte que agora vai sair, se Deus quiser”, disse Maicon, de 31 anos. Atualmente, a travessia entre as duas cidades é feita de hora em hora e custa R\$ 36 para carros pequenos e R\$ 5 para pedestres.



<https://youtu.be/hPulenS5Z-A>

A travessia, que hoje dura cerca de 15 minutos por balsa, com a ponte será feita em menos de dois minutos, considerando uma velocidade de 60km/hora. Além de melhorar a conectividade entre as cidades localizadas no Baixo São Francisco, a obra já impacta positivamente o turismo da região.

“A mera notícia de que a ponte vai sair já movimenta todo o setor privado. Novos hotéis encaminham projetos à Prefeitura para dar início à construção. Penedo espera duplicar o número de leitos em um prazo de até 5 anos. Isso impacta tanto a economia formal quanto a informal”, disse o secretário de Turismo de Penedo, Jair Galvão.

Além do ministro dos Transportes, participaram do evento os governadores de Alagoas, Paulo Dantas; e de Sergipe, Fábio Mitidieri; os prefeitos de Neópolis, Célio de Zequinha; e de Penedo, Ronaldo Lopes; o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão; o ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Marcio Macedo; entre outras autoridades e lideranças políticas.

### Ganhos socioeconômicos

Penedo, com 58.650 habitantes, e Neópolis, com 16.426 moradores, estão entre as cidades do trecho chamado de Baixo São Francisco, que corta os estados de Alagoas, Sergipe, Pernambuco e Bahia. Considerado um rio de integração nacional, o São Francisco é um dos principais vetores de desenvolvimento, principalmente do Nordeste do país.

Renato Peixoto é diretor de uma indústria têxtil que fica em Neópolis. Ele já calcula o quanto a empresa irá lucrar com a implantação da ponte. “Vai facilitar o escoamento de mercadorias, não haverá um horário específico para atravessar, não teremos o custo da travessia, que encarece o frete e, conseqüentemente, o produto final”, afirmou.

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

*Data: 15/01/2024*



## PORTAL PORTO GENTE

### MARKETING DOMINA REDES DE NEGÓCIOS DE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS

*Editor Portogente*

*Inovação de valor através das redes de negócios*

Como já mostravam projeções do futuro papel dos Condomínios Logísticos, quando do seu surgimento na década de 90, hoje, armadores de porte, como Maersk, CMA CGM e MSC, já atuam como terminais logísticos e oferecem transporte e despacho. A DPW criou uma empresa de NVOCC, para agrupamento de pequenas cargas dentro de um só contêiner. Ou seja, como estratégia de tornar mais ágil a verticalização da logística do comércio internacional, a distribuição física, da tecnologia e Inteligência Artificial (IA), impulsiona a personalização da armazenagem até o cliente final.



**Condomínio logístico - Foto: Litoral Empreendimentos**

**Veja mais \* Condomínios logísticos e as práticas ESG**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115750-condominios-logisticos-e-as-praticas-esg>

Trata-se de maior segurança, menor tempo na entrega e baixo custo final da logística integrada, como eficiência exigida pela competitividade empresarial. Conseqüentemente, uma tendência de crescimento que



há muito já ocorre, agora, com mais atração e vários atores multinacionais entrando no jogo, integrados por tecnologias inovadoras. Assim, amplia a extensão, promove parcerias e mais flexibilidade, na distribuição, num crescendo, complexa e sincronizada, da origem ao destino.

### ***Veja ainda \* Maersk anuncia ventos bons para o Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114828-maersk-anuncia-ventos-bons-para-o-porto-de-santos>

Essa tendência irreversível consolida o conceito de armazenagem inteligente, com movimentação e gestão informatizadas. Um padrão de fluxos otimizados, tomadas de decisão em tempo real e melhor atendimento aos clientes. Um processo de mão dupla, na ótica das expectativas, na origem e no destino. Considerando a ampla extensão do Brasil, com muito a ser feito para agregar mais produtividade à sua logística, especialmente no Norte e Nordeste, e na formação de uma filosofia integrativa, tem destaque o papel do marketing de inovação orientado para o cliente e ao ambientalismo.

### ***Veja também \* Novidades no marketing digital para 2023***

<https://portogente.com.br/noticias-corporativas/115240-novidades-no-marketing-digital-para-2023>

Para alcançar os objetivos corporativos estratégicos, na otimização da eficiência e da eficácia, no suprimento e na distribuição, com práticas que preservem a natureza, o marketing precisa conhecer e compreender o cliente muito bem. Desse modo, introduzir uma nova cultura empresarial na atividade do Condomínio Logístico, de forma a otimizar o paradigma tecnológico e promover agilidade operacional sustentável. Ou seja, maximizar o atendimento, criando valor ao consumidor, com o mínimo de estoque armazenado e controlado, de produtos com origem em lugares especialmente afastados.

### ***Veja mais \* Onde a logística reversa pode ser utilizada***

<https://portogente.com.br/noticias-corporativas/115507-onde-a-logistica-reversa-pode-ser-utilizada>

Participar dessa mudança comercial acelerada se traduz por uma nova mentalidade entre os atores de marketing, orientada à imagem da marca para relacionamentos de clientes. Dessa forma, a marca deixa de ser uma ilustração, para ser medida do capital de relacionamento. Ou seja, a Internet no papel de b-web da marca agrega várias nuances ao negócio, como uma assembleia de interessados em negociar livremente e inovar valor aos bens.

### ***Veja ainda \* Guia Condomínios Logísticos facilita decisão na distribuição de mercadorias***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115049-guia-condominios-logisticos-facilita-decisao-na-distribuicao-de-mercadorias>

Portogente entende que a distribuição física tem papel relevante na evolução dos arranjos sociais e pactua com o pensador Manuel Castells: “a Internet é o tecido de nossas vidas”. Ampliando esse debate, a partir da próxima semana, às terças-feiras, o editorial do Portogente terá foco no jornalismo dos Condomínios Logísticos.

### ***Veja também \* Condomínios Logísticos***

<https://portogente.com.br/cond-log/114563-hotsite-condominios-logisticos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/01/2024



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – DESCARBONIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



A busca por combustíveis mais sustentáveis tem se intensificado globalmente, e um estudo publicado na revista *Environmental Research: Infrastructure and Sustainability* aponta a amônia verde como uma opção viável para promover a descarbonização no transporte marítimo. Pesquisadores da Universidade de Oxford analisaram o potencial desse combustível e concluíram que ele pode contribuir para reduzir a emissão de gases à base de carbono em mais de 60% do transporte marítimo global até 2050.

A pesquisa considerou os custos de produção da amônia verde, estimando que serão necessários cerca de US\$ 2 bilhões para realizar a transição para uma cadeia de abastecimento de amônia verde até 2050. O estudo identificou países como Austrália, Chile, Estados Unidos (o estado da Califórnia) e nações do sul da Península Arábica e do noroeste da África como locais estratégicos para grandes clusters de produção, atendendo a diferentes regiões do mundo.

No contexto brasileiro, o País destaca-se no mercado de amônia e hidrogênio verde, com condições favoráveis para produção em larga escala. Investimentos significativos, como os do hub de hidrogênio verde no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE) e projetos no Porto de Suape (PE), posicionam o Brasil como um participante importante nesse cenário.

A busca por combustíveis mais sustentáveis não apenas contribui para a mitigação das mudanças climáticas, mas também representa uma oportunidade econômica significativa. O Brasil, com sua matriz renovável, tem o potencial de se tornar um importante produtor e exportador de amônia verde e derivados, impulsionando o desenvolvimento econômico e a geração de empregos.

É essencial destacar que a transição para combustíveis mais sustentáveis, como a amônia verde, não só atende às demandas ambientais globais como também fortalece a posição competitiva do Brasil no mercado internacional. A descarbonização do setor de transportes não é apenas uma necessidade ambiental, mas uma oportunidade estratégica para o país se posicionar como líder na produção de energia limpa.

O Brasil, ao investir e se comprometer com a transição para combustíveis mais sustentáveis, não apenas contribui para a mitigação das mudanças climáticas, mas alavanca seu desenvolvimento econômico em um cenário global cada vez mais focado na sustentabilidade.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 15/01/2024**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### **EM DAVOS 1**

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), será um dos representantes do Brasil no Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça. Ele chega ao evento nesta segunda-feira, dia 15, para apresentar os planos do País para transição energética, com destaque para os projetos de produção de combustíveis sustentáveis e de descarbonização de setores da economia.

### **EM DAVOS 2**

Silveira afirmou que irá “representar o Brasil e demonstrar para os investidores internacionais as potencialidades da nossa matriz de energia elétrica limpa e renovável, com a entrada das energias eólicas, solar, da biomassa, mostrar que produzir no Brasil é produzir com energia limpa, portanto, ajudar na proteção do planeta e, realmente, fortalecer a economia via de global”. Sobre os planos para descarbonização, disse que vai “mostrar a matriz de biocombustíveis como uma matriz em potencial para poder descarbonizar a matriz de transporte, de mobilidade e também os potenciais do Brasil nos minerais críticos tão importantes da transição energética”.



### COMPRA 1

Uma das maiores empresas de investimento do mundo, a BlackRock irá comprar a Global Infrastructure Partners (GIP) por US\$12,5 bilhões. Serão US\$ 3 bilhões em dinheiro e o restante em ações. A negociação foi anunciada pela BlackRock na última sexta-feira. A GIP é uma das gigantes globais do setor de infraestrutura, controlando mais de US\$ 100 bilhões em avos, entre eles, o Aeroporto de Gatwick (Reino Unido), o Porto de Melbourne (Austrália) e projetos eólicos offshore. No Brasil, é a proprietária da Atlas Renováveis, atuando no setor energético.

### COMPRA 2

A expectativa é que a compra da GIP seja finalizada no terceiro trimestre do ano, levando a BlackRock a ter uma plataforma de investimentos em infraestrutura de mais de US\$ 150 bilhões. Esses avos serão administrados por Bayo Ogunlesi, sócio fundador e CEO da GIP, e mais quatro sócios.

### COMPRA 3

Segundo o CEO da BlackRock, Larry Fink, a aquisição da GIP integra a estratégia da empresa em ampliar suas operações no segmento de infraestrutura, que deve ter um papel de destaque nos próximos anos. "Nós acreditamos que os próximos dez anos serão muito sobre infraestrutura", afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/01/2024

## REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2023

Terminal cearense operou quase 483 mil TEU no período, alta de 16% em relação ao ano anterior

Por PAULO JOSÉ RIBEIRO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



***Este foi o primeiro ano em que o porto movimentou mais de 50 mil TEUs em um único mês.***

O Porto do Pecém (CE) registrou um recorde histórico de movimentação em 2023. O terminal teve um aumento de 16%, com 482.930 TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados. São aproximadamente 65 mil a mais do que o volume do ano anterior, quando o porto havia estabelecido o seu recorde anterior, com 417.132 TEU.

Em unidades, 283.624 contêineres foram movimentados em 2023, cerca de 36 mil a mais do que no ano anterior. A movimentação acumulada do Porto do Pecém atingiu 17.389.922 toneladas (t), das quais 10.939.932 foram provenientes do desembarque de cargas, enquanto outras 6.122.060 foram oriundas de embarques. O resultado corresponde a um crescimento de 2% na comparação com a movimentação registrada durante 2022.

O maior destaque entre as cargas movimentadas foram os granéis sólidos, especialmente minérios, escórias e combustíveis minerais, representando 42% das operações com 7.330.870 toneladas. Assim como a carga solta, responsável por 21% das movimentações, a carga containerizada também teve participação importante no acumulado do ano, com 36%, somando 6.272.025 t.



O ano também foi marcado por recordes mensais em Pecém. Em dezembro, o complexo alcançou o melhor resultado obtido em um único mês em toda a sua história, com 56.906 TEU movimentados. O segundo melhor resultado também foi registrado em 2023, no mês de outubro, com 55.162 TEU. Este foi o primeiro ano em que o porto movimentou mais de 50 mil TEUs em um único mês.

O diretor comercial do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, André Magalhães, comemorou os números positivos e traçou metas para este ano. “Nosso objetivo é alcançar meio milhão de contêineres em 2024. Por cinco meses consecutivos, batemos recordes históricos. Isso também se deve ao imenso trabalho das equipes, aos projetos de painéis solares que compuseram parte desse sucesso, novas linhas marítimas, cabotagem, exportação de frutas e o apoio fundamental da nossa equipe de operações na otimização do pátio durante a seca do Rio Amazonas”, afirmou.

### Números de 2023

#### **Principais cargas containerizadas:**

- Sal, enxofre, gesso, cal, cimento, terras e pedras – 718.838 t
- Cereais – 700.722 t
- Plásticos e suas obras – 422.912 t
- Frutas – 233.702 t
- Máquinas, aparelhos e materiais elétricos – 211.692 t

#### **Sentido da carga containerizada:**

- Embarques de contêineres: 218.088 TEU
- Desembarque de contêineres: 234.074 TEU

#### **Movimentação total:**

42% – Granel sólido: 7.330.870 toneladas movimentadas

36% – Contêineres: 6.272.025 toneladas movimentadas

21% – Carga solta: 3.663.276 toneladas movimentadas

1% – Granel líquido: 123.751 toneladas movimentadas

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/01/2024

## **NACIONAL -GOVERNO FEDERAL MUDA PROCESSOS DE CREDENCIAMENTO NA LEI DE LICITAÇÕES**

Novos parâmetros foram estabelecidos com o objetivo de facilitar contratações

Por **YOUSEFE SIPP - DA REDAÇÃO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A União estabeleceu novas regras para o credenciamento de licitações. Os interessados devem estar cadastrados no Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores (SICAF) e submeter um requerimento de participação. Um mesmo candidato pode ser credenciado para fornecer mais de um objeto, desde que cumpra os requisitos de habilitação para todos eles, seguindo as exigências dos artigos da nova Lei de Licitações.

A medida foi publicada no Diário Oficial da União da última semana e definiu orientações atualizadas para o credenciamento, uma prática já adotada por vários órgãos licitantes. O credenciamento facilita as contratações ao permitir que a entidade escolha qualquer empresa para fornecer um bem ou serviço específico, simplificando o processo de contratação.

O decreto estabelece hipóteses de contratação em que o credenciamento é viável, como contratações simultâneas em condições padronizadas, seleção a critério de terceiros e em mercados fluidos. O processo de credenciamento ocorre por meio do site do Portal de Compras do Governo

Federal e passa por fases como preparação, divulgação do edital, registro do requerimento de participação, habilitação, recurso e divulgação da lista de credenciados.

Depois que a lista de credenciados é divulgada, o órgão pode chamar essas empresas para assinar o contrato. Eles podem ser convocados a qualquer momento durante o período de credenciamento, e a duração dos contratos será definida no edital. Se os credenciados não cumprirem as regras, podem receber penalidades do órgão, conforme especificado nas normas do edital e nas leis aplicáveis.

O descredenciamento pode ocorrer mediante pedido formal do credenciado, perda das condições de habilitação, descumprimento injustificado do contrato ou sanções supervenientes ao credenciamento, como impedimento de licitar e contratar ou declaração de inidoneidade.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/01/2024

## INTERNACIONAL - AMÔNIA VERDE PODE DESCARBONIZAR 60% DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Análises foram realizadas por pesquisadores da Universidade de Oxford, da Inglaterra

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**Estudos avaliaram que serão necessários cerca de US\$ 2 bilhões na transição para uma cadeia de abastecimento para a frota**  
**Crédito: Divulgação**

Um estudo publicado na revista científica Environmental Research: Infrastructure and Sustainability indicou a amônia verde como um combustível capaz de promover a descarbonização de mais de 60% do transporte marítimo global até 2050. As análises foram realizadas por pesquisadores da Universidade de Oxford, da Inglaterra.

Considerando os custos de produção da amônia, o trabalho partiu do pressuposto de que serão necessários cerca de US\$ 2 bilhões na transição para uma cadeia de abastecimento de amônia verde até 2050. A Austrália se apresentou como o país com a maior necessidade de investimentos, visando o fornecimento aos mercados asiáticos.

Outros locais também possuem demanda para grandes clusters, como é o caso do Chile, que abastecerá a América do Sul, a Califórnia para abastecer o oeste dos Estados Unidos, o sul da Península Arábica para atender a própria região e partes do sul da Ásia, além do noroeste da África para suprir a procura europeia.

A pesquisa apontou a amônia verde produzida pela eletrólise da água com eletricidade renovável como uma fonte alternativa de combustível para descarbonizar a indústria naval em um ritmo mais acelerado. A proposta foi feita a partir da investigação da viabilidade de purificadores de gases de escape de navios a diesel. Mas ainda há grande incerteza sobre a forma como devem ser feitos os investimentos para criação da infraestrutura necessária para a construção de uma cadeia de abastecimento.

A equipe da Oxford desenvolveu uma estrutura de modelagem para criar cenários viáveis para estabelecer uma cadeia global de fornecimento de combustível de amônia verde, com o objetivo de orientar os investidores. O sistema abrange a procura pelo combustível, cenários comerciais futuros e um modelo de otimização para a produção, armazenamento e transporte.

**No Brasil**

O Brasil ocupa uma posição de destaque no mercado de amônia e hidrogênio verde (H2V). O país é um dos poucos com características de matriz renovável que permitem uma produção competitiva e em larga escala, assim como seus derivados.

Entre alguns dos investimentos realizados no Brasil, está o hub de hidrogênio verde do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE), que já firmou pré-contratos com empresas para exportação de amônia e produção de H2V, e receberá R\$ 2,2 bilhões em recursos da Autoridade Portuária (CIPP SA) para a sua implementação até 2027.

O Porto de Suape (PE) assinou um memorando de entendimento com a Voltalia e o Governo de Pernambuco para cooperação em um projeto de produção de hidrogênio verde (H2V) e derivados em áreas próximas ao porto. Também na Região Nordeste, a União Europeia anunciou que irá apoiar a construção de uma usina de hidrogênio verde no Piauí.

Levantamentos indicam que o mercado de hidrogênio verde pode movimentar entre US\$ 15 bilhões e US\$ 20 bilhões anuais até 2040.

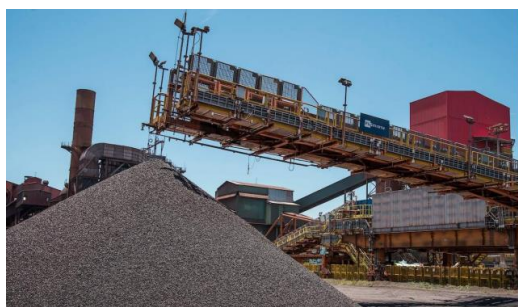
**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 15/01/2024**

## INTERNACIONAL - VALE FECHA ACORDO PARA PROJETO NA ARÁBIA SAUDITA

Ideia é desenvolver um programa de briquetes de minério de ferro em um “mega hub” no país do Oriente Médio

**DA REDAÇÃO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



### **Empresa vai operar com briquetes de minério de ferro**

A Vale e a Comissão Real de Jubail e Yanbu, na Arábia Saudita, formalizaram na última quinta-feira, dia 11, um memorando de entendimentos para o desenvolvimento de um projeto de briquetes de minério de ferro no país do Oriente Médio. O acordo foi assinado durante o Fórum de Minerais do Futuro, realizado em Riad, a capital saudita.

O CEO da Vale, Eduardo Bartolomeo, participou de um painel no evento, onde ressaltou as inovações planejadas para o “mega hub” na cidade industrial de Ras al-Khair, sob a responsabilidade da Comissão Real de Jubail e Yanbu.

O jornal Arab News, em sua edição de sexta-feira (12), informou que a participação da Vale no encontro destaca seu papel no setor sustentável de mineração na região e reforça seu alinhamento com a Visão 2030 da Arábia Saudita. Durante o evento, a Vale apresentou seus planos para a região, ressaltando sua presença no setor sustentável de mineração local.

É bom lembrar que, em setembro de 2023, a mineradora assinou uma carta de intenções para colaborar com uma empresa da Índia, visando atuar na Arábia Saudita. Conforme o acordo, a proposta era estabelecer uma unidade de processamento de minério em Ras al-Khair, destinada à produção de briquetes e pelotas. Esses briquetes representam uma alternativa mais sustentável, emitindo 10% menos dióxido de carbono durante sua produção em comparação com os processos tradicionais. A Vale já está instalada em Omã, outro país do Oriente Médio, onde possui uma unidade produtiva na cidade de Sohar desde 2007.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 15/01/2024**

## REGIÃO SUL - PORTO DE IMBITUBA FECHA ANO COM RECORDE NO VOLUME DE CARGAS

Complexo operou 7,7 milhões de toneladas de janeiro a dezembro

Por Cássio Lyra [cassio@portalbenews.com.br](mailto:cassio@portalbenews.com.br)



**No balanço do ano, o Porto apresentou uma média mensal de recebimento de 24 navios e operação de mais de 640 mil toneladas. Fotos: Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba**

O Complexo Portuário de Imbituba, em Santa Catarina, fechou o ano de 2023 com um novo recorde na movimentação de cargas. Segundo divulgado pela Autoridade Portuária, o porto registrou a operação de 7,7 milhões de toneladas de janeiro a dezembro, resultando em um marco inédito anual e crescimento de 8% em comparação a 2022, quando foi alcançado o recorde anterior de 7,1 milhões de toneladas. Em relação ao número de atracações, foram atendidos 289 navios (+3,2%).

De acordo com a SCPAR Porto de Imbituba, a movimentação do último ano foi caracterizada, principalmente, pela operação de graneis sólidos (83% da movimentação total, sendo, destes, 55,2% minerais e 44,8% vegetais/agrícolas).

Ao longo de 2023, o Porto de Imbituba teve na lista de seus maiores volumes o coque de petróleo, os farelos de milho e soja, os contêineres, o sal e o milho, seguido da soja, fertilizantes, toras de madeira, hulha betuminosa, malte/cevada, trigo, dentre outros produtos.

No balanço do ano, o Porto apresentou uma média mensal de recebimento de 24 navios e operação de mais de 640 mil toneladas.

“Este resultado, além de contribuir para Imbituba se consolidar como uma alternativa logística competitiva, representa o aumento da quantidade média de cargas movimentadas por navio, que cresceu 4,7% na tonelagem em relação a 2022, reduzindo o frete de modo geral e trazendo maior eficiência”, avaliou o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Urbano Lopes de Sousa Netto.

O desempenho positivo ao longo do ano passado foi marcado por seis recordes mensais (fevereiro, março, abril, maio, novembro e dezembro), com destaque para o volume operado em abril, que se consolidou com o maior resultado mensal da história do Porto (767,8 mil toneladas).

Entre embarques e desembarques, as exportações lideraram o fluxo de trabalho do Porto, com 52,9% da movimentação total e crescimento de 48,7% se comparado a 2022. O principal destino das cargas foram os países asiáticos (China, Irã e Vietnã), além de Portugal e Estados Unidos.

No sentido inverso, as importações garantiram 35,8% das operações, mesmo apresentando retração de 19,9% em relação ao volume importado em 2022. As origens mais frequentes dos produtos ficaram por conta dos Estados Unidos, Chile, China, Argentina e Colômbia.

Segundo dados do Governo Federal, as operações de comércio exterior em Imbituba movimentaram mais de 2 bilhões de dólares entre janeiro e dezembro de 2023.

A cabotagem, navegação dentro do Brasil, representou 11,3% da movimentação do Porto, o que mostra uma queda de 7,9% na tonelagem da carga se comparado ao ano anterior.

“Tivemos grandes recordes em 2023, ao lado de grandes desafios operacionais, muitos deles relacionados aos eventos climáticos extremos, que já estão sendo solucionadas e que, em conjunto com as diversas ações que o Porto está fazendo, a exemplo da recuperação e reforço do Cais 3, derrocagem do Cais 1 e ampliação do Cais 2, trarão condições operacionais para que o Porto possa operar com mais eficiência, mais segurança e prestando um melhor serviço à sociedade”, comentou Urbano Netto.

## Futuro

A expectativa da Autoridade Portuária, conforme previsto no Planejamento Estratégico da SCPAR, é de que o Porto movimente em torno de 8 milhões de toneladas em 2024.

O sucesso no campo operacional vem acompanhado da perspectiva de aplicação de aproximadamente R\$ 620 milhões no complexo portuário em investimentos públicos e privados nos próximos quatro anos, visando ampliar a capacidade de atendimento à demanda do mercado.

“Com o apoio da comunidade portuária, que é responsável por esses resultados operacionais muito positivos, trabalharemos para fazer um novo ano de conquistas, gerando desenvolvimento para o Estado de Santa Catarina, em especial a Região Sul catarinense, que abriga o nosso porto”, afirmou Christiano Lopes, diretor de Assuntos Regulatórios e Jurídicos da SCPAR Porto de Imbituba.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 15/01/2024*

### REGIÃO SUL - MADA ARAÚJO E ITAJAÍ AGILIZAM AÇÕES EM ÁREA ARRENDADA ANTES DE INÍCIO DAS OPERAÇÕES

Empresa venceu processo de licitação de arrendamento transitório no Complexo Portuário

Por CÁSSIO LYRA [cassio@portalbenews.com.br](mailto:cassio@portalbenews.com.br)



***O contrato prevê que a empresa ganhadora opere a movimentação de carga de contêineres e carga geral em área do Porto de Itajaí durante dois anos Fotos: Divulgação/SPI***

A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), em Santa Catarina, esteve reunida com representantes da Mada Araújo Asset Management Ltda, empresa vencedora do arrendamento transitório para o terminal de contêineres e carga geral no complexo portuário. O encontro teve como objetivo atender e agilizar ações na área arrendada antes mesmo do início de operações de carga no terminal.

A reunião visou ajustar, atender e encaminhar diversas demandas entre a Autoridade Portuária e a empresa vencedora do edital, promovido no ano passado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“Nessa fase inicial temos o compromisso e o dever de estabelecer laços, de nos aproximarmos da empresa por meio de seus representantes. Mais que primordial, estamos pautados na legalidade dos fatos, e, assim, iremos institucionalizar um canal de comunicação, através de reuniões de trabalho como a de hoje, sendo diárias a partir de segunda-feira, juntamente com nosso efetivo, para darmos apoio e assistência em todas as demandas que já estão surgindo, e posteriormente em outras que prontamente irão ocorrer”, destacou o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

Segundo a Autoridade Portuária, importantes ações estruturantes foram discutidas durante a reunião de trabalho, objetivando dar celeridade junto a etapas como o processo de alfandeamento, documentação e licenciamento ambiental, a apresentação de um Plano Básico de Implementação (PBI), junto ao Ministério de Portos e Aeroportos, atualização de sistemas de segurança e vigilância (CFTV), acompanhamento por profissionais especializados em engenharia, melhorias quanto a rede elétrica, água, esgoto, retroárea, entre outras demandas.

“Desde que entramos para participar do edital, aceitando este desafio, já estávamos elaborando e preparando um amplo plano de ação em caso de classificação e conseqüentemente habilitação. Passado todo este processo, agora, antes mesmo de iniciarmos com as operações de cargas de contêineres, tão logo estaremos recebendo novos equipamentos para serem utilizados. Estamos deixando todas as áreas que englobam o recinto portuário da área arrendada, assim como em todas as outras instalações e manutenções que se fazem necessária”, comentou o CEO da empresa, Marco Antonio de Araujo.

O contrato de arrendamento transitório, segundo a Autoridade Portuária, foi assinado em 15 de dezembro, entre a empresa, Antaq e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA). Sua publicação foi oficializada no dia 20 de dezembro, no Diário Oficial da União.

Ainda para o mês de janeiro, é esperado uma solenidade do novo arrendamento no Porto de Itajaí, inclusive, com a presença de Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos, e do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

### Arrendamento transitório

O contrato prevê que a empresa ganhadora opere a movimentação de carga de contêineres e carga geral em área do Porto de Itajaí no que compreende ao perímetro de arrendamento em 79.946,42 m<sup>2</sup> – denominada por Área A (berços 01 e 02). O prazo de arrendamento da área é de dois anos.

Durante os dois anos de contrato de arrendamento transitório, o Governo Federal planeja lançar o edital definitivo para o arrendamento dos quatro berços do Porto de Itajaí à iniciativa privada. O arrendamento definitivo será de 35 anos.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 15/01/2024*

## NACIONAL - PRESIDENTE LULA E SILVIO COSTA FILHO SANCIONAM PL SOBRE PRATICAGEM

Lei aborda regulamentação da praticagem e mantém Marinha como autoridade máxima do setor  
**DA REDAÇÃO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



***O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o presidente Lula (Foto: Divulgação)***

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) vai se reunir nesta segunda-feira (15) com o Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Na pauta, está a sanção do PL 757/2022, que traz segurança jurídica e estabilidade regulatória para os serviços de praticagem.

O Projeto de Lei que regulamenta os serviços de praticagem, mantendo a Marinha como máxima autoridade marítima do setor, foi aprovado pela Comissão de Infraestrutura (CI) em dezembro de 2023. A prática, essencial para garantir a segurança de navegação, consiste em guiar navios até a atracagem.

A proposta, que transforma em lei normas já aplicadas pela Marinha, enfrentou divergências quanto à autoridade máxima na praticagem. Inicialmente, o governo propôs transferir a atribuição à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), mas o texto aprovado na CI manteve a Marinha nesse papel.

O PL assegura a livre negociação de preços na praticagem e destaca isenção para alguns comandantes, certificado para navios até 100 metros, e regras para zona de praticagem. O texto garante o livre exercício do serviço, estabelece requisitos para manutenção da habilitação dos práticos e parâmetros para lotação anual, consolidando uma atividade privada essencial.

Essa é a segunda reunião das autoridades em janeiro. No último encontro, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva confirmou sua participação nas celebrações do aniversário de 132 anos do Porto de Santos, marcadas para 2 de fevereiro. Juntamente com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, há expectativas de que ambos aproveitem a ocasião para oficializar o início das obras do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá, a ser instalado na Base Aérea de Santos, local que remete à infância de Lula.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 15/01/2024**

## INTERNACIONAL - NAVIO DE CARGAS COMERCIAL DOS EUA É ATACADO POR REBELDES HOUTHIS NO MAR VERMELHO

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



Uma embarcação comercial americana foi atacada nesta segunda-feira (15) pelo grupo rebelde houthi no Golfo de Aden. O Comando das Forças Armadas dos Estados Unidos confirmou relatos feitos inicialmente pelo centro de Operações Marítimas de Comércio do Reino Unido.

“Militantes houthi apoiados pelo Irã dispararam um míssil balístico antinavio [...] e atingiram o M/V Gibraltar Eagle, um navio porta-contêineres com bandeira das Ilhas Marshall, de propriedade e operado pelos EUA”, afirmou o Comando Central americano, que ainda ressaltou que a embarcação não sofreu danos significativos e que mantém o rumo original.

Segundo o Reino Unido, os ataques aconteceram a cerca de 177 quilômetros a sudeste do Golfo de Aden. Os houthis não assumiram a autoria do ataque. O capitão do navio relatou que o “bombordo do navio foi atingido por um míssil”.

A Administração Marítima dos EUA emitiu um alerta reforçando que a região segue com um “alto grau de risco para os navios comerciais” que viajam perto do Iêmen e pediu para embarcações comerciais americanas evitarem o local.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 15/01/2024**



### OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - REGRAS DE OURO, PASSOS PARA UMA CARREIRA E VIDA DE SUCESSO



#### HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,  
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

*“O tolo possui uma grande vantagem sobre o homem de espírito; está sempre contente consigo mesmo.”*

*Napoleão Bonaparte*

A maioria de nós acredita que o legado deixado por um ser humano, um “homem de espírito”, é composto só de grandes feitos, construídos em momentos de heroísmo e coragem. Hollywood e seus heróis contribuem muito para essa visão. Na vida real, fico com um pé atrás quando ouço a história de um homem contada gloriosamente por ele mesmo. Lembro de Churchill: “A história será gentil comigo, porque eu pretendo escrevê-la.”

Prefiro ouvir a história de alguém contada pelos que convivem com ele, descrevendo seus feitos, não os seus discursos.

A maioria de nós constrói nossas carreiras e nossas vidas com pequenas ações tomadas no dia a dia, as quais afetam diretamente aqueles que nos cercam: equipes (oito a dez horas por dia com eles, não?) famílias, amigos. São nossas ações que nos definem. São essas pessoas que nos descrevem.

Como diz a filósofa Vânia, que trabalha em casa há mais de 15 anos, é “pensando nisso” que trago a preocupação constante de praticar algo que Edgar Shein – professor do M.I.T., estudioso das relações no ambiente de trabalho – chamou de “âncoras de carreira”, conjunto de crenças e valores que direciona as ações e desejos na vida pessoal e profissional (leia mais em Âncoras de Carreira e Edgar Schein – Portal ([ibccoaching.com.br](http://ibccoaching.com.br))).

Não se trata um dom natural, ou um sermos melhores do que os demais. É um exercício duro e diário que nos torna profissionalmente e pessoalmente melhores, candidatos ao progresso na carreira e na vida pessoal, que se torna mais fácil quando temos claros e definidos em nossas mentes os pontos que nos norteiam e dos quais não abrimos mão.

Lendo até aqui, você pode pensar: “Este texto está filosófico demais”. Cuidado: vidas e principalmente carreiras se perdem, ou não evoluem, quando não sabemos com certeza quem somos, para onde queremos ir e quais são os nossos limites. E você não quer ficar na média, quer?

Vamos fazer assim? Eu coloco alguns pontos, você reflete sobre os seus. No final, se você quiser, me procura em [www.linkedin.com/in/hudson-carvalho-diretor-rh](http://www.linkedin.com/in/hudson-carvalho-diretor-rh) e a gente continua a conversa. Que tal?

Primeiro, o EQUILÍBRIO NO USO DO TEMPO ENTRE FAMÍLIA, EU MESMO E TRABALHO. Quando fundamos a ELABORE ONLINE, adotamos o lema “Resultados Através das Pessoas”. Nosso objetivo era (e estamos conseguindo) gerar soluções de gestão que funcionem e permitam que profissionais e organizações trabalhem de forma equilibrada. Não só para prevenir o burnout ou os demais sintomas da falta de saúde emocional (que não era ainda tão presente como hoje), mas porque temos certeza de que as vidas pessoal e profissional fora do equilíbrio têm prazo de validade curto, o qual, uma vez atingido, faz com que todos percamos de alguma forma: profissionais (parte de sua saúde), famílias (seu ente querido e muitas vezes sua renda mensal) e as empresas (o

investimento que fizeram ao longo de anos num profissional que agora se afasta). Melhor prevenir não?

Em segundo lugar, AGIR CONFORME O PRÓPRIO DISCURSO, dar exemplo. Poucas coisas prejudicam tanto a vida profissional quanto falar uma coisa e fazer outra: os americanos tem um ditado que diz: Walk the Talk, algo como “ande como você fala”. “Suas atitudes falam tão alto que eu não consigo ouvir o que você diz.” (Ralph Waldo Emerson)

Outro item importante é TER OPINIÃO sobre o que nos afeta ou o lugar onde trabalhamos e vivemos. Ter opinião significa avaliar o contexto e concluir segundo nossos valores e crenças. É diferente de julgar os que possuem opinião diferente da nossa. Como dizia meu pai, “respeito é bom e eu gosto”. Pois é, os outros gostam também, mas isso não nos tira o dever moral de ter opinião e defendê-la vigorosa e respeitosa, quando necessário. Lembro de Dante em A Divina Comédia: “No inferno, os lugares mais quentes são reservados àqueles que escolheram a neutralidade em tempo de crise”.

Item fácil de usar e de efeito imediato: USAR AS PALAVRAS MÁGICAS. Bom dia, Com licença, Obrigado, Por favor não necessitam de explicação e, se usadas em conjunto com um sorriso verdadeiro, abrem portas. Adoro uma frase que leio nas redes sociais: “Fui educado para tratar o porteiro como trato o presidente da empresa”. Falei?

Para terminar, gostaria de acrescentar algumas crenças pessoais, que me ajudam bastante. Não propriamente princípios, mas ajudam a ordenar o pensamento:

- 1) Carpe Diem: Aproveite o dia. Só vivemos o momento presente, sem controle sobre o passado (só o que que aprendemos com ele) e muito menos do futuro;
- 2) Acreditar em algo maior, que podemos chamar de Deus, ou do que quisermos. Isso ajuda a aceitar de onde viemos e para onde vamos;
- 3) “Só o amor constrói”: nunca vi nada que valesse à pena viver, ser construído a partir do ódio, ou do mal.
- 4) Acumular mais boas lembranças do que patrimônio. Meu saldo de (boas) memórias é provavelmente maior do que o bancário;
- 5) Viver a vida real, não a das redes sociais, onde todos são “sarados”, felizes todo o tempo em iates, festas e helicópteros. A vida real é aqui, construída com trabalho, sobre acertos e erros que eu, você e todo o mundo fazem. Não se engane.

Como citei Hollywood lá em cima, termino por aqui com: THE END. O restante da história, você constrói.

**A MAIORIA DE NÓS CONSTRÓI NOSSAS CARREIRAS E NOSSAS VIDAS COM PEQUENAS AÇÕES TOMADAS NO DIA A DIA, AS QUAIS AFETAM DIRETAMENTE AQUELES QUE NOS CERCAM: EQUIPES (OITO A DEZ HORAS POR DIA COM ELES, NÃO?) FAMÍLIAS, AMIGOS. SÃO NOSSAS AÇÕES QUE NOS DEFINEM. SÃO ESSAS PESSOAS QUE NOS DESCRIVEM.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 15/01/2024

### NOVA TARIFA PORTUÁRIA PASSA A VIGORAR EM FEVEREIRO NO CEARÁ

*Informações: Autoridade Portuária Docas do Ceará (15 de janeiro de 2024)*

A Companhia Docas do Ceará – CDC informa que uma nova tarifa portuária passará a vigorar, a partir do dia 01/02/2024.

Publicada no Diário Oficial da União, no dia 26/12/2023, a norma tem como base legal a deliberação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, nº 105, de 21 de dezembro de 2023.

A CDC reforça que o trâmite seguiu os procedimentos exigidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, constando de processo disciplinado pela Resolução ANTAQ nº 61, de 30 de novembro de 2021, que estabelece a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias em todo o País.

As novas tarifas podem ser encontradas no sítio eletrônico da ANTAQ: [www.gov.br/antag/pt-br](http://www.gov.br/antag/pt-br), assim também como no sítio eletrônico da Companhia Docas do Ceará, neste link

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*

*Data: 15/01/2024*

### ANIVERSÁRIO DE SANTOS: ATENDIMENTOS ADMINISTRATIVOS DA APS ESTARÃO SUSPENSOS NO DIA 26 DE JANEIRO

*Informações: Autoridade Portuária de Santos (15 de janeiro de 2024)*

Serviços essenciais de atendimento do Porto de Santos funcionam em regime de plantão

Devido ao feriado do Aniversário da fundação da cidade de Santos (26 de janeiro, sexta-feira), os atendimentos administrativos da Autoridade Portuária de Santos estarão suspensos naquele dia.

Os serviços essenciais de atendimento ao usuário funcionam em regime de plantão. O Porto de Santos funciona normalmente.

Para casos de emergência, o telefone da Guarda Portuária é (13) 3202-6570.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*

*Data: 15/01/2024*

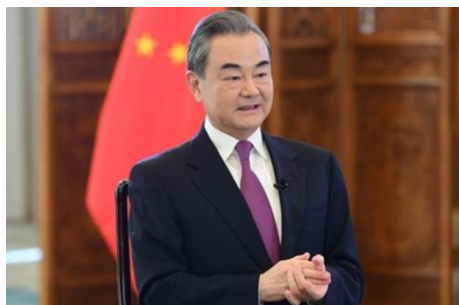


### AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

#### CHINA PEDE FIM DOS ATAQUES NO MAR VERMELHO

Petróleo chegou a disparar após a ofensiva aérea dos Estados Unidos e aliados contra rebeldes Houthi no Iêmen, mas acabou fechando em alta de 1%

*Por epbr 15 de janeiro de 2024 Em Comece seu Dia, Internacional, Petróleo e gás*



*Ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi (Foto: Global Times)*

O Ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi, manifestou neste domingo (14/1) “grave preocupação” com as crescentes tensões no Mar Vermelho, ao mesmo tempo em que pediu o “fim do assédio” a embarcações civis.



– O diplomata ressaltou, no entanto, que o Conselho de Segurança da ONU nunca autorizou nenhum país a usar a força contra o Iêmen, após os ataques dos Estados Unidos e do Reino Unido.

- E pediu a abstenção de tomar quaisquer ações que possam “jogar lenha na fogueira” no Mar Vermelho e elevar os riscos de segurança geral na região.
- Wang Yi creditou os ataques ao “efeito de propagação do conflito em curso na Faixa de Gaza”, acrescentando que a prioridade agora é parar o conflito o mais rápido possível para impedir sua escalada ou até mesmo perder o controle.

– Na sexta-feira (12/1), o petróleo chegou a disparar após a ofensiva aérea dos Estados Unidos e aliados contra rebeldes Houthis no Iêmen, mas acabou fechando em alta de 1%.

- O WTI aumentou 0,9%, a US\$ 72,68 o barril. E o Brent subiu 1,1%, a US\$ 78,29/barril.

Rio avalia concessão da Naturgy. Após o fim do imbróglio judicial entre a Naturgy e a Petrobras, o estado do Rio voltou a ser atendido por contratos firmes de suprimento de gás (e não mais por liminares). Olhando para o futuro, o governo fluminense se prepara para os primeiros passos da negociação pela renovação (ou não) das concessões.

– O secretário de Energia e Economia do Mar, Hugo Leal (PSD), conta que o estado aguarda uma manifestação formal da Naturgy até junho sobre o interesse numa eventual prorrogação das concessões.

*“Ela pode [se manifestar], e isso é um direito que a lei assiste à concessionária. E, obviamente, imagino que ela, ao longo desses próximos seis meses, vai começar a fazer uma avaliação de o que ela vai poder entregar, o que ela vai gerar de perspectiva em 2024, 2025”, explicou Leal, em entrevista à agência epbr.*

A vez do biometano. Pelo menos quatro distribuidoras fecharam contratos de fornecimento de biometano em 2023, marcando a entrada do gás renovável no radar das concessionárias.

– Os acordos entre distribuidoras e produtores de biometano somam compromissos de suprimento de até cerca de 290 mil m<sup>3</sup>/dia. Veja o raio-x do mercado

Gasolina mais cara. Os preços médios da gasolina e do diesel S10 nos postos de abastecimento do país tiveram alta leve na semana entre os dias 7 e 13 de janeiro, informou a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

– A gasolina vendida ao consumidor final viu o preço do litro subir 0,35%, para R\$ 5,58 na média nacional. Nos sete dias anteriores, esse preço foi de R\$ 5,56.

- O diesel S10 nas bombas no mesmo período subiu 0,16%, a R\$ 5,98.

Enel na berlinda. Novos casos de quedas no fornecimento de energia na área de concessão da Enel em São Paulo intensificaram as críticas do prefeito Ricardo Nunes (MDB) à distribuidora.

– Em conversa com jornalistas esta semana, o prefeito afirmou que a companhia teria mentido em relação à quantidade de equipes que disponibiliza para restabelecer a energia.

- “O presidente mundial da Enel me pediu uma reunião, mas estou resistindo a fazer, porque não tem mais o que conversar com essa turma, são irresponsáveis. Minha relação com a Enel é essa: ficar brigando com esses irresponsáveis enquanto defendo os interesses da cidade”, disse o prefeito.

13 mil no mercado livre. De acordo com a Agência Nacional de Energia Elétrica, 12.660 consumidores solicitaram a migração para o mercado livre de energia elétrica em 2024.

– Ao todo, as empresa consomem 866 MW em média por mês, o que representa 1,3% de toda a demanda.

- Enel SP, Celesc e CPFL Paulista são as empresas fornecedoras de energia que mais perderão clientes para o mercado livre.

Alívio para elétricos importados. O governo estuda benefícios para fabricantes de carros elétricos que produzam no Brasil, segundo o Estadão.

– A importação de carros híbridos e elétricos, isenta desde 2015, passou a ser taxada de maneira crescente até 2026, quando chegará à alíquota cheia de 35%.

BYD de olho na Sigma Lithium. A montadora chinesa conversou com a Sigma Lithium do Brasil sobre um possível acordo de fornecimento, joint venture ou aquisição, informou o Financial Times.

– Em entrevista à agência epbr, o presidente do Conselho da BYD Brasil, Alexandre Baldy, afirmou que a empresa pretende produzir do lítio ao carro elétrico no Brasil.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 15/01/2024*

## **BNDES LIBERA R\$ 3 BILHÕES PARA EÓLICA DA CASA DOS VENTOS E ARCELORMITTAL**

É o maior empréstimo feito pelo banco para um projeto renovável; Babilônia Centro (553,5 MW) começa a operar em 2025 na Bahia

*Por epbr 15 de janeiro de 2024 Em Empresas, Eólica*



RIO — O BNDES aprovou o financiamento de R\$ 3,16 bilhões para a instalação do complexo eólico Babilônia Centro (553,5 MW), uma joint venture entre Casa dos Ventos e ArcelorMittal, na Bahia. É o maior empréstimo já feito pelo banco para um projeto de energia renovável.

As empresas vão investir, ao todo, R\$ 4,2 bilhões na construção do parque eólico, que terá 123 aerogeradores e geração de energia estimada em 267 MW médios.

O complexo Babilônia Centro permitirá que a ArcelorMittal Brasil seja autoprodutora de energia por meio do maior contrato corporativo de energia renovável celebrado no país. Terá duração de 20 anos, renováveis por mais 15, com a possibilidade de venda da energia excedente.

O empreendimento será responsável pelo abastecimento de aproximadamente 40% do consumo elétrico da fabricante de aço no Brasil.

A ArcelorMittal Brasil tem 55% de participação na JV, com a Casa dos Ventos detendo os 45% restantes.

“O avanço da implantação deste projeto é um marco importante para a ArcelorMittal, porque está em linha com o nosso objetivo global de ser carbono neutro até 2050 e reduzir em 25% as emissões específicas até 2030”, afirmou Jefferson De Paula, presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO Aços Longos e Mineração LATAM, em comunicado.

O complexo eólico evitará a emissão anual de aproximadamente 950 mil toneladas de Co2 na atmosfera, segundo as empresas.

“Em 2004, o BNDES criou um programa de apoio a fontes alternativas de energia elétrica para financiar eólica e solar. O resultado é que projetos financiados pelo BNDES representam 57,5% do

total da capacidade eólica instalada no Brasil, que é de 28,7 GW”, disse a diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa.

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 15/01/2024

## EUA PROPÕEM TAXA PARA EMISSÕES DE METANO DA INDÚSTRIA DE ÓLEO E GÁS

Cobrança é direcionada a grandes instalações que reportam emissões superiores a 25 mil toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) equivalente por ano

Por epbr 15 de janeiro de 2024 Em Internacional, Petróleo e gás, Transição energética



**Refinaria com flare aberto para queima do metano (Foto: Aggreko)**

BRASÍLIA — O governo dos Estados Unidos apresentou na sexta (12/1) a proposta para taxar o metano excedente de grandes produtores de petróleo e gás que relatam emissões superiores a 25 mil toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) equivalente por ano em suas instalações.

Elaborada pela Agência de Proteção Ambiental (EPA), a medida atende diretrizes da Lei de Redução da Inflação (IRA, em inglês), que, entre outros pontos, fornece um pacote de subsídios para a transição energética da indústria.

A proposta é de uma cobrança gradual, já a partir de 2024, de uma taxa sobre as emissões excedentes de metano, começando em US\$ 900/tonelada. Em 2025, esse valor está previsto para subir para US\$ 1.200, chegando a US\$ 1.500 em 2026.

Sancionada em 2022 pelo governo de Joe Biden, a IRA prevê mais de US\$ 1 bilhão em subsídios para a indústria de óleo e gás investir em tecnologias de descarbonização, incluindo fundos para atividades associadas a poços convencionais de baixa produção, suporte para monitoramento de metano e financiamento para ajudar a reduzir as emissões.

A legislação também estabeleceu uma Taxa de Emissões Residuais para o metano de instalações de petróleo e gás que relatam emissões superiores a 25 mil toneladas de CO<sub>2</sub>/ano. A proposta da agência de proteção ambiental aborda detalhes sobre como a taxa será implementada, incluindo o cálculo do imposto e como as isenções serão aplicadas.

Segundo a EPA, o objetivo é incentivar instalações com altas emissões de metano a atender ou superar os níveis de desempenho estabelecidos pelo Congresso norte-americano.

### De olho nas emissões de metano

Para limitar o aquecimento do planeta a 1,5°C até 2100 e evitar pontos de inflexão de curto prazo, o mundo deve reduzir rapidamente as emissões de metano, além de descarbonizar o setor energético global.

Responsável por cerca de 30% do aumento da temperatura global desde a segunda metade do século 18, o metano é um gás de efeito estufa mais poderoso que o dióxido de carbono durante sua vida útil, apesar de se dissipar mais rápido.

Dados do rastreador global de metano da Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês) mostram um número crescente de países desenhando planos de ação para combater as emissões de metano – embora elas sigam em alta.

Em 2022, a indústria de energia foi responsável por 135 milhões de toneladas do gás de efeito estufa liberadas na atmosfera, apenas um pouco abaixo dos recordes registrados em 2019.

Hoje, o segmento responde por cerca de 40% do metano atribuível à atividade humana, perdendo apenas para a agricultura.

Desde 2021, cerca de 150 países aderiram a um acordo internacional para reduzir coletivamente as emissões de metano em 30% em relação aos níveis de 2020 até 2030, incluindo Brasil, Vietnã, Canadá, Finlândia, Suécia, Noruega, EUA e a UE.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/01/2024

## PPSA TEM ARRECADAÇÃO RECORDE COM VENDA DE PETRÓLEO

Pré-Sal Petróleo garantiu R\$ 6,02 bilhões em 2023, alta de 28% em relação ao registrado em 2022

Por epbr 15 de janeiro de 2024 Em Empresas, Petróleo e gás



**Tabita Loureiro participa do 6º Fórum Técnico da PPSA (Reprodução: Youtube)**

RIO — A Pré-Sal Petróleo (PPSA) arrecadou R\$ 6,02 bilhões em 2023 com a venda de petróleo e gás natural. O valor recorde é 28% maior que os R\$ 4,71 bilhões registrados em 2022.

O crescimento foi impulsionado pelo aumento da produção nos contratos de partilha do pré-sal e também dos preços do petróleo no mercado internacional.

Ao longo do último ano, a empresa entrou 33 cargas de petróleo da União – 11 a mais que o ano anterior –, o que totalizou 16,32 milhões de barris. Deste total, 22 cargas foram provenientes do Campo de Mero, duas de Tupi, quatro de Búzios, duas de Entorno de Sapinhoá, duas de Atapu e uma de Sépia.

### R\$ 1 trilhão de receitas

“Quase a totalidade da produção da União (97,5%) virá de projetos com declaração de comercialidade. Neste período, os contratos irão gerar uma receita total de R\$ 1,15 trilhão para os cofres públicos, considerando a comercialização, o pagamento de royalties e os tributos recolhidos pelas empresas produtoras”, afirmou a presidente interina da PPSA, Tabita Loureiro.

De acordo com ela, a previsão é de que sejam arrecadados R\$ 466 bilhões nos próximos dez anos com a venda da parcela da União nos contratos de partilha de produção e dos acordos de individualização de produção.



Em dez anos, a produção acumulada pode atingir 6,5 bilhões de barris, sendo 1,3 bilhão de barris destinados à União até 2033, segundo estimativas da PPSA detalhadas na apresentação de Tabita Loureiro durante o 6º Fórum Técnico da PPSA. **Veja a íntegra abaixo:** <https://youtu.be/LPEbCik6fy8>

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 15/01/2024

## PRESIDENTES DO G7 E DO G20, ITÁLIA E BRASIL DEVEM FORTALECER RELAÇÕES PARA TRANSIÇÃO VERDE, DIZ CÔNSUL

Empresas italianas olham investimentos no agronegócio e infraestruturas sustentáveis  
Por Gabriel Chiappini 15 de janeiro de 2024 Em Entrevista, Internacional, Política energética, Transição energética



**Cônsul da Itália em São Paulo, Domenico Fornara (Foto: Douglas Schinatto)**

O ano de 2024 deve ser crucial para a relação Brasil-Itália em assuntos que incluem a transição energética e investimentos em infraestrutura renovável, com ambos os países presidindo, respectivamente, o G20 e o G7, acredita o cônsul da Itália em São Paulo, Domenico Fornara.

O ano também marca os 150 anos da primeira imigração vinda da Itália ao Brasil, que hoje conta com cerca de mil companhias de origem italiana.

“Os dois grupos têm muitas agendas sobrepostas, que necessitarão de uma forte cooperação. E certamente a transição energética será um tema muito importante para ambos os grupos”, disse o cônsul, em entrevista exclusiva à agência epbr.

Segundo ele, além das discussões em blocos, também haverá a possibilidade de acordos bilaterais entre Brasil e Itália no tema da transição verde.

“Haverá reuniões de alto nível, não só no âmbito dos fóruns multilaterais, mas penso que também na perspectiva bilateral. Portanto, certamente haverá espaço para melhorias em nossas relações bilaterais (...) Estou muito positivo em relação às nossas relações bilaterais”, destaca Fornara.

Recentemente, a Sace (Agência de Crédito à Exportação da Itália), anunciou um investimento de €1,1 bilhão em novos projetos para impulsionar a transição verde no Brasil, iniciativa nomeada Green Push.

### Programa de Aceleração do Crescimento

Fornara explica que um dos motivos para isso foi o posicionamento do governo brasileiro em relação aos investimentos anunciados no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que destinou boa parte do portfólio a projetos relacionados à transição ecológica.

O programa contempla tanto investimentos privados e como de estatais – majoritariamente da Petrobras.

“Há, em geral, uma grande necessidade de desenvolvimento de infraestrutura no Brasil, que não está apenas estritamente relacionado às energias renováveis. Existem projetos também no sentido de investir em modalidades novas e mais sustentáveis”, pontua.

Entre os R\$ 1,7 trilhões em projetos contemplados no PAC, R\$ 41,5 são estimados para energia solar e R\$ 22 bilhões para eólica. No setor de combustíveis, são R\$ 26,1 bilhões para rotas de baixo carbono, além de R\$ 8,9 bilhões para tecnologias de descarbonização do setor de óleo e gás.

Já as ferrovias e hidrovias, meios de transporte mais sustentáveis, ficaram com R\$ 94,2 bilhões e R\$ 4,1 bilhões, respectivamente.

### Ferrovias e agronegócio





Outro destaque são os programas de privatização e concessão, em especial de ferrovias, anunciados no país.

“Este é um campo em que a Itália tem um know-how muito interessante para o Brasil. Estamos olhando para estes programas e privatizações, e para estes investimentos em infraestruturas, que estão diretamente, ou de alguma forma, relacionados com as energias renováveis”.

Fornara cita como exemplo o programa de privatizações proposto pelo governo de São Paulo, que deve atrair algumas empresas italianas.

Outra expertise italiana que pode ser aplicada no Brasil está no agronegócio, setor chave também para a transição energética, na produção de biocombustíveis.

“Existe muita tecnologia italiana, principalmente para a economia do agronegócio, que é uma grande parte da economia brasileira, e que está estritamente ligada, claro, à transição energética e à proteção do meio ambiente”, ressalta o cônsul.

“É certamente um dos lugares onde Itália e Brasil podem trabalhar em prol de benefícios mútuos para ambos”, acrescenta.

### **Acordo com a União Europeia**

Além de negócios na área de transição ecológica, a Itália também vê grandes oportunidades com o acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia.

“Da nossa perspectiva, o acordo é extremamente importante. A prova disso é o fato de ter falado com centenas de empresas italianas e nenhuma delas ter sido contra o acordo”.

Segundo o cônsul italiano, o acordo facilitaria ainda mais a transação comercial entre os países.

“É importante porque algumas das nossas exportações são fortemente oneradas por alguns impostos de importação desproporcionais, o que naturalmente cria dificuldades no mercado. Mas também para as exportações brasileiras, que têm um ganho em termos de aprovação mais fácil dos seus bens e dos seus serviços de acordo com os padrões europeus”, avalia.

Em discussão desde 1999, o acordo de livre comércio entre as regiões teve as discussões novamente paralisadas, após novas exigências ambientais serem colocadas em pauta, por pressão, especialmente, da França.

“Foi uma pena não termos conseguido chegar a um acordo no ano passado. Eu sei que o Brasil certamente pressionou muito para isso. É um acordo que existe há anos. Basicamente está tudo negociado. É uma vontade política. Mas certamente do ponto de vista técnico seria incrivelmente positivo”, comenta Fornara.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 15/01/2024*



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

#### **AUMENTO DE RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHINA MOVIMENTA ESCRITÓRIOS DE ADVOCACIA**

Particularidades nos sistemas jurídicos dos dois países são desafiadoras para empresários de ambos os lados

Por Suzana Liskauskas Em Valor Econômico — Rio



**Thiago Vallandro Flores, sócio da área de operações financeiras do Dias Carneiro Advogados — Foto: Divulgação**

Nos últimos 15 anos, escritórios de advocacia no Brasil, sobretudo os que atuam nas áreas societária e tributária, vêm percebendo um aumento do interesse de empresas chinesas em firmar negócios no país e têm ganhado expertise nesse campo.

Com cerca de 20 anos de atuação em contratos firmados com empresas do país asiático, Thiago Vallandro Flores, sócio da área de operações financeiras do Dias Carneiro Advogados, ressalta que os chineses esperam um nível de experiência mais elevado na interlocução com advogados brasileiros.

— Sob o ponto de vista cultural, percebemos que os chineses prezam pelo contato mais próximo com profissionais sêniores — diz Flores. — Nos processos de tomada de decisão, os chineses tendem a ser mais burocráticos, enquanto os brasileiros são mais práticos e fluidos. São características que em alguns momentos podem resultar em desalinhamento de expectativas sobre prazos.

Desde a fundação da República Popular da China, em outubro de 1949, o sistema jurídico do país vem se transformando e se tornando mais sofisticado, ressalta Nick Beckett, sócio da CMS na China.

— Existe agora um sistema jurídico relativamente completo, comparável aos sistemas ocidentais — afirma Beckett.

Na visão de Aldo de Andrade, advogado sênior da BYD do Brasil, são inegáveis as diferenças nos sistemas jurídicos.

— Percebemos como a formação cultural impacta diretamente na constituição de direitos. É um desafio estabelecer uma linha de comunicação clara entre os sistemas legais e doutrinários de duas potências econômicas — afirma.

Em função de culturas jurídicas bastante distintas, Andrade observa que é necessário traçar, em conjunto com escritórios parceiros, estratégias para demonstrar as diretrizes da legislação brasileira, principalmente em relação a leis trabalhistas. Outro ponto que demanda atenção são as recentes reformas na legislação tributária.

Para Paulo M. Focaccia, sócio do FAS Advogados que atua em cooperação com a CMS, as oportunidades para estabelecer negócios bilaterais em setores como geração e transmissão de energia, commodities em geral, mobilidade e tecnologia transpõem as diferenças jurídicas.

— Acompanhamos, com certa cautela, no dia a dia de empresas chinesas recém estabelecidas, ou com planos de estabelecer suas subsidiárias por aqui, frequentes dúvidas sobre o complexo sistema tributário brasileiro — diz Focaccia.

Lucas Tavares, sócio da área de fusões e aquisições do Demarest Advogados, que acumula mais de duas décadas no trato com clientes na China, observa que as questões trabalhistas e tributárias no Brasil são pontos de atenção para qualquer investidor estrangeiro. O fato de o Brasil não fazer distinção geográfica, sob o ponto de vista jurídico, entre os investidores, é muito bem-visto pelos chineses.

Tavares destaca como positiva, na opinião dos chineses, a previsibilidade do ambiente regulatório brasileiro.

— Hoje o Brasil tem um ordenamento jurídico, embora ainda em evolução, já consolidado — diz. Mas observa ser imprescindível aos escritórios que assessoram empresas chinesas enfatizar a cautela ao assinar documentos.

— No passado, os chineses que vinham fazer negócios no Brasil já assinavam uma carta de intenções vinculante. Muitas vezes, vimos clientes chineses com problemas em função de associações equivocadas. Então alertamos para não assinar nada sem a devida consultoria — explica Tavares.

Para empresas brasileiras que buscam se estabelecer na China, Leonardo Briganti, sócio do escritório Briganti Advogados, chama atenção para a Lei de Investimento Estrangeiro da China, em vigor desde 1º de janeiro de 2020 e que apresenta didaticamente a descrição de atividades permitidas, restritivas e as não permitidas a empresas estrangeiras que desejam se estabelecer na China.

—As Listas Negativas são editadas pela Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma e pelo Ministério do Comércio da China (MOFCOM). O caderno de atividades deixa mais claras as restrições e as normas que devem ser cumpridas para atuar em território chinês — afirma Briganti.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 15/01/2024

## ENTREVISTA: 'NÃO VAMOS TER CRISE, MAS TAMBÉM NÃO TEREMOS SOLUÇÃO FISCAL', DIZ CEO DA BRADESCO ASSET

Bruno Funchal, ex-secretário do Tesouro, elogia o ministro da Fazenda, mas diz que governo precisa cumprir com o combinado sobre as metas do arcabouço fiscal

Por Alvaro Gribel — Brasília



**Bruno Funchal, CEO do Bradesco Asset Management e ex-secretário especial do Tesouro Nacional, afirma que o arcabouço fiscal foi um avanço importante — Foto: Washington Costa / Ascom/ME**

O economista Bruno Funchal, CEO do Bradesco Asset Management e ex-secretário especial do Tesouro Nacional, afirma que o arcabouço fiscal foi um avanço importante, mas que não é suficiente para equacionar as contas públicas. Para ele, a defesa que o ministro da Fazenda, Fernando

Haddad, faz sobre para manter o déficit zero é importante, ainda que o mercado trabalhe com a hipótese de mudança.

Para o economista, cenário internacional mudou para melhor, com a perspectiva de corte de juros nos Estados Unidos, o que irá favorecer países emergentes como o Brasil.

### Como avalia o risco de mudança da meta de déficit zero neste ano?

A possibilidade de não cumprimento da meta já está prevista dentro do arcabouço. Você tem dois instrumentos para essa situação: contingenciar (bloquear gastos) até o limite, para tentar chegar na meta, ou não cumprir a meta e ajustar para um nível de despesa menor nos anos seguintes. E segue o jogo.

### O arcabouço, então, tem essa vantagem?

A gente avançou no novo arcabouço, que ancoraria expectativas e traria previsibilidade. Resolve o fiscal? Não resolve. Estamos na seguinte situação: não vamos ter crise, mas também não teremos solução fiscal. Esse é um ponto importante. Ele elimina um risco de cauda importante, mas não resolve o problema fiscal.

### Mudar a meta é um problema? Ou o mercado já precificou a mudança?

Quando começa a discutir meta, aí você pode ter um problema de credibilidade, que é importante para a expectativa. E não é abstrato. Isso se reflete nos juros pelo Tesouro e nos juros pagos pelas pessoas na economia, e que se reflete em crescimento econômico e emprego. O ministro Haddad tem sido vocal em quão importante é manter a meta. Esse ponto é positivo.

### **Esse risco de alteração da meta já está no preço?**

Acho que já está no preço, mas não é porque está no preço que tem que mudar a meta. O dano é muito maior que os benefícios gerados. Acaba desgastando o próprio arcabouço, que requer credibilidade. Se começa a fazer essas medidas para tentar encontrar um espaço para não seguir o modelo, como tinha sido combinado, isso acaba sendo ruim para a economia.

### **Se já está no preço a mudança da meta, se o governo surpreender, tem um ganho na mudança dos ativos...**

Acho que a melhor notícia que poderia vir é o governo seguir aquilo que ele propôs. Pode até não bater a meta, mas segue o arcabouço, faz o que foi discutido no Congresso e levado pelo governo, segue o que o Haddad está tentando fazer.

### **Mas e a solução alternativa que é manter a meta mas com a interpretação nova do contingenciamento com um bloqueio menor?**

Acaba sendo uma solução do meio termo, mas qualquer tipo de interferência ou interpretação que possa trazer um sentido de que há um artifício para não seguir exatamente a regra que foi desenhada acaba ferindo a credibilidade, e isso acaba se traduzindo para juros e risco.

### **Há possibilidade de juros mais baixos no Brasil até o fim do ano?**

Como os EUA podem começar a reduzir antes, abre espaço para continuidade da queda dos juros no Brasil. Agora pode chegar a 8,5% já em 2024. Não em 2025. Prevíamos 9,5% no final de 24 e 8,5% no final de 2025. Agora já é 8,5% no final de 2024. E aí para. Com inflação de 4% e crescimento de 1,5%. E vai para 2% em 2025.

### **Por que fizemos tantas reformas e as projeções estão tão baixas?**

O mercado já errou muito nos últimos quatro anos as projeções de crescimento. Viemos de uma pandemia e o Brasil fez muitas reformas, isso deixa mais difícil para os modelos, que olham dados do passado para fazer projeções. Diria que há um viés de alta para essas estimativas de crescimento.

### **O que mais te surpreendeu neste governo?**

A grande surpresa foi o engajamento do Haddad, foi boa surpresa, ele de fato vestiu a camisa de goleiro e zagueiro e faz o papel que tem que fazer. Esse é o papel da Fazenda, foi surpresa muito positiva.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 15/01/2024*

## **REFORMA ADMINISTRATIVA: GOVERNO ACENA COM MUDANÇA NA AVALIAÇÃO E FIM DO PONTO PARA DETER PROPOSTA DEFENDIDA POR LIRA**

Proposta em discussão envolve mudança no modelo de avaliação, com metas para entregas de resultado, progressão mais lenta na carreira e salário inicial menor

*Por Renan Monteiro e Victoria Abel — Brasília*



*A ministra da Gestão, Esther Dweck, Fernando Haddad, da Fazenda, e Arthur Lira, presidente da Câmara — Foto: Wilson Dias/Agência Brasil; Cristiano Mariz/Agência O Globo; Brenno Carvalho/Agência O Globo*

No momento em que o governo se prepara para realizar concursos públicos e voltar a contratar servidores, o andamento da Reforma Administrativa deve opor o



presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e outros integrantes da equipe econômica do governo Lula.

Lira pretende tocar em 2024 as discussões sobre a Reforma Administrativa, tomando como base o texto enviado pelo governo Jair Bolsonaro em 2020. A proposta reduz a estabilidade de servidores, entre outros pontos dos quais o governo atual discorda. Líderes do Congresso veem com ceticismo o andamento da pauta em razão das eleições municipais e da falta de empenho da União.

Para enfrentar esse debate, o governo se prepara para defender uma tese contra uma reforma voltada exclusivamente para o enxugamento da máquina pública. O Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, comandado por Esther Dweck, e a equipe de Haddad têm o entendimento de que a reestruturação da carreira tem como premissa central a melhora na prestação do serviço público.

Integrantes do Ministério da Fazenda afirmam concordar com uma Reforma Administrativa com tópicos como revisão do métodos de avaliação de servidores e progressões de carreira mais lentas, além de salários iniciais mais baixos. Mas avaliam que acabar apenas com a estabilidade do servidor, o principal enfoque da proposta em discussão na Câmara, não trará impacto direto no corte de despesas no médio prazo.

### **Metas para entregas**

Eles afirmam ainda que seria injusto discutir o fim de um benefício sem discutir outras despesas, como a regulamentação do teto salarial, e benefícios a militares. Argumentam que o esforço precisa ser feito coletivamente, e não jogar o peso do déficit fiscal apenas no colo do servidor do Executivo federal.

No entendimento do atual governo, a Reforma Administrativa correta seria um arcabouço de medidas, incluindo novos encaminhamentos e projetos já lançados, como o Programa de Gestão e Desempenho (PGD) — para guiar o trabalho por metas de entrega e não por horários — ou o novo modelo de realização de concursos públicos unificados, inspirado no Enem.

O PGD foi regulamentado em 2022 na gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro, prevendo que o desempenho dos servidores seria avaliado “por resultados” e pela “qualidade dos serviços prestados à sociedade”, e não por frequência. O governo Lula continuou com essa premissa e detalhou mais o programa com duas instruções normativas publicadas em 2023 — uma delas nos últimos dias do ano.

É previsto, em caso de descumprimento do plano, desconto na folha de pagamento do funcionário público. Uma métrica de cálculo sobre quanto seria o desconto ainda será definida.

Os órgãos que aderirem ao programa devem organizar a sua força de trabalho pensando em ampliar a produtividade por áreas. Os servidores que forem entrando assinam um termo de responsabilidade com a chefia e passam a atuar com base em um plano de trabalho individual, como metas específicas.

— Quando você migra para o PGD, o objetivo da avaliação que vai ser usada, sobre como o servidor trabalhou, é o plano de trabalho dele. Na condição de não entrega ou entrega inadequada, se a chefia avaliar assim, o servidor vai repactuar um novo plano de trabalho — afirmou o secretário de Gestão de Pessoas do Ministério da Gestão, José Celso Cardoso Jr.

No formato tradicional, pelo controle de frequência, o servidor pode ser punido com abatimento do salário se descumprir a jornada de trabalho prevista.

O governo prevê uma ampla adesão ao PGD, ao entender que a não necessidade de bater ponto — que será substituído por um controle de produtividade — será um atrativo. O ministério da Gestão está elaborando um sistema unificado que vai permitir a avaliação em tempo real da chefia sobre o



desempenho do servidor. Até o momento 151 instituições estão no PGD, em processo de adaptação às novas regras.

— Temos dito que, no fundo, esse e outros projetos compõem um Reforma Administrativa voltada para a melhoria do desempenho, que já estão sendo implementados de modo infraconstitucional — disse o secretário de Gestão de Pessoas, ao mostrar as diferenças em relação à proposta de emenda à Constituição no Congresso.

Outro ponto em avaliação, como parte da Reforma Administrativa, é reduzir o número de carreiras do serviço público federal do total de 150 para algo entre 20 a 30. Além disso, uma possibilidade que ainda está sendo discutida internamente, é reduzir o salário inicial de novos servidores concursados (que ainda vão ocupar as vagas), de forma a aproximar as remunerações de entrada do setor privado.

### **Teto do funcionalismo**

Para fechar a torneira para penduricalhos nos chamados “supersalários”, por exemplo, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, defende um projeto que regulamenta o teto do funcionalismo. O texto foi aprovado na Câmara em 2021 e retornou ao Senado, onde aguarda definição.

A assessoria do presidente da Câmara afirma que o deputado vai colocar a PEC 32, proposta por Bolsonaro, em discussão neste primeiro semestre de 2024, junto ao colégio de líderes.

De acordo com assessores, Lira defende que o governo reduza suas despesas, e a Reforma Administrativa é um caminho por dar maior racionalidade ao sistema de atendimento do serviço público. Lira pondera, no entanto, que as novas regras só passarão a valer para os novos servidores, garantindo direitos adquiridos dos servidores da ativa e dos aposentados.

A discussão de uma reforma tem resistências na Congresso em razão do ano de eleições municipais, o que leva os parlamentares a evitarem temas polêmicos. Além disso, o tempo é considerado curto e existe a necessidade de o governo apoiar a proposta para que ela caminhe com maior facilidade.

— Eu acho que tem como avançar, se tiver ajuda do governo. A reforma mexe em 100% na estrutura governamental, não acho que prospera sem aval do governo e não acho que Lira queira tocar o assunto de qualquer jeito, a qualquer custo — disse o líder do MDB, Isnaldo Bulhões (AL).

### **Risco do ano eleitoral**

Deputados do centrão, que inclui partidos como PP, Republicanos e União Brasil, ressaltaram ao GLOBO, sob sigilo, que mexer com o funcionalismo público em ano eleitoral pode gerar rejeição. As eleições de prefeitos são essenciais na construção da base política dos parlamentares, principalmente dos deputados.

— É uma reforma necessária para o Estado. Mesmo com as eleições, daria para fazer, mas o Poder Executivo precisa se envolver nisso. A iniciativa do Lira é válida, mas tem que ter uma sintonia. Uma reforma dessa magnitude é sensível para aprovar — afirmou o líder do PSD no Senado, Otto Alencar (BA).

Lideranças afirmam que um novo texto pode ser construído junto com o governo em cima da PEC de Bolsonaro.

— A reforma administrativa é uma necessidade do país, como outros temas difíceis já enfrentados pela Câmara. Vamos trabalhar no melhor texto possível — disse o líder do PP na Câmara, Doutor Luizinho (PP-RJ).

A PEC 32 está parada na comissão especial da Câmara dos Deputados desde setembro de 2021.

— Nada impede que um novo formato seja trabalhado no bojo da PEC que já está em tramitação, o que ajuda a ganhar tempo. Equilíbrio fiscal não se faz apenas pelo lado da receita, aumentando impostos e arrecadação. Pode e deve ser feito também pelo lado da despesa, ao melhorar a qualidade do gasto público e diminuir custos — reforçou o líder do União Brasil no Senado, Efraim Filho (PB).

## Ponto a ponto: propostas de mudança

### ***Troca do controle de ponto por produtividade***

Pelo Programa de Gestão e Desempenho (PGD), o tradicional registro de ponto é substituído pelo acompanhamento das entregas e metas compatíveis dos funcionários. O governo quer aumentar a produtividade dos servidores.

### ***Concurso Nacional Unificado para escolha de servidores***

A unificação de concursos para realização em todo o Brasil busca descentralizar o acesso aos serviços públicos. Quem ficar no cadastro de reserva também poderá ser convocado para suprir eventual necessidade de contratação temporária.

### ***Progressão mais lenta de carreiras e salários iniciais menores***

Uma ideia em discussão é reduzir a velocidade na progressão das carreiras, já que hoje se chega ao topo em poucos anos. Além disso, os salários iniciais podem ficar menores. Há vagas com remuneração de mais de R\$ 20 mil nos concursos deste ano.

### ***Fim dos penduricalhos com supersalários***

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, defende projeto que regulamenta o teto do funcionalismo. O texto foi aprovado na Câmara dos Deputados, em 2021, e retornou para o Senado, onde ainda aguarda uma definição.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 15/01/2024*

## ULTRADIREITA PORTUGUESA TEM PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA PARA TENTAR REBATER XENOFOBIA

Dirigente brasileiro do Chega pediu votos aos luso-brasileiros que fugiram do socialismo para um país governado pelos socialistas. Outro militante admitiu que é fascista durante congresso em que líder do partido defendeu reverter a lei que concede cidadania

*Por Gian Amato*



*O brasileiro Marcus Santos, vice-presidente da comissão política do Porto — Foto: Reprodução Chega TV*

O partido de ultradireita Chega teve na participação de brasileiros militantes no congresso da sigla uma tentativa de rebater as acusações de xenofobia.

Durante o congresso nacional, o deputado André Ventura foi reeleito presidente e concorrerá ao cargo

de primeiro-ministro nas eleições de 10 de março em Portugal.

O Parlamento foi oficialmente dissolvido hoje pelo presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa, e o Partido Socialista (PS), do ex-primeiro-ministro António Costa, lidera as pesquisas. O Chega aparece na terceira posição.

Jurista e ex-comentarista de futebol, Ventura ficou conhecido pelos ataques à comunidade cigana, inclusive dentro do Parlamento.



O líder do partido também foi condenado pela Justiça a pedir desculpas a uma família negra e pobre depois chamar os integrantes de bandidos.

O partido Chega foi enquadrado ao lado de grupos neonazistas europeus pelo relatório do Projeto Global Contra o Ódio e Extremismo.

Os ministros brasileiros — alguns presenciaram o protesto do Chega à visita do presidente Luís Inácio Lula da Silva — manifestaram preocupação com a discriminação aos brasileiros.

Ao mesmo tempo em que ser brasileiro é o grande motivo de discriminação em Portugal, parte da maior comunidade estrangeira no país está engajada nas pautas da ultradireita.

Foi para eles que o brasileiro Marcus Santos direcionou a mensagem em seu discurso no congresso do partido no último fim de semana. Há quatro anos e meio na sigla, ele é vice-presidente da comissão política do Porto.

— (...) Direcionada para os imigrantes que encontraram em Portugal um refúgio, que fugiram do socialismo de países como o Brasil (...) — começou ele, sem relacionar que Portugal é governado pelo Partido Socialista desde 2015.

Segundo Santos, o Chega é boicotado pela imprensa. E ele, por ser negro, não aparece nas televisões portuguesas. O evento foi transmitido ao vivo pelo canal do partido e teve extensa cobertura nas TVs de Portugal.

— Todos os dias, o Chega é bombardeado pela comunicação (...) Destruo o que dizem, que somos racistas, xenófobos. Eles viram a câmara ao contrário, não pode filmar o negão porque corre risco de desmontar a falácia — discursou.

Alertado que seu tempo estava no fim, ele apelou ao voto dos luso-brasileiros que vivem de maneira regular em Portugal.

— Estou falando de bandidagem não, ou quem vem viver de subsídio, mas de quem respeita lei, cultura e bandeira. Contamos com o voto dos luso-brasileiros que vivem de maneira correta — disse.

Por fim, disse que tem alma portuguesa, ao contrário de adversários do Chega. Entre eles o presidente do Parlamento, Augusto Santos Silva (PS), que tem combatido o discurso xenófobo da bancada da sigla.

— Sangue português até mosquito tem (...) Não basta ter sangue português, tem que ter alma portuguesa, respeitar e sentir a bandeira.

Uma reportagem do “Jornal de Notícias” ressaltou que há mais brasileiros nas fileiras do partido e que, no congresso, eles “agitam a bandeira do Chega contra a imigração”. Apesar de, no geral, garantirem que não são xenófobos.

O curioso é que militantes da sigla conhecida pelo discurso anti-imigração tiveram que ir à Justiça contra a distrital do Chega em Braga, adversa às lideranças brasileiras.

Ultradireita e trabalho: Ministros estão preocupados com brasileiros em Portugal  
Cidadania portuguesa: Mudança na lei beneficia milhares de brasileiros  
André Ventura exaltou o discurso de Marcus Santos.

— O que eu gostaria era que todos os portugueses tivessem este amor à bandeira que o Marcus e outros como ele têm (...) — disse Ventura, que atacou outras comunidades.



— Não podemos aceitar quem não vem viver como nós, e que vem desrespeitar a nossa história. Não podemos aceitar os que vêm obrigar as nossas mulheres a usar burcas pelas cidades e os que vêm para a Europa para ajudar a financiar o terrorismo e redes de tráfico humano.

Em entrevista à “SiC Notícias”, Ventura defendeu que o regime atual de imigração em Portugal não pode mais continuar.

— O grosso de imigração deve ser orientada de acordo com as necessidades profissionais e econômicas do país. O regime aberto que temos tido não pode perdurar. (...) Em Braga, 30% da população são imigrantes (...) porque Portugal legaliza todo mundo e esse é o problema que temos — disse ele.

A informação de Ventura é falsa, porque Braga, cidade queridinha dos brasileiros, tem cerca de 3,3% (28 mil) de população imigrante, segundo o último relatório do Observatório das Migrações.

Ontem, no encerramento do congresso, Ventura defendeu reverter a extinção do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) e as alterações na Lei da Nacionalidade, que concede cidadania.

— Se vencermos as eleições, o Chega vai reverter a extinção do SEF levada a cabo pelo PS. (...) E vamos reverter esta Lei da Nacionalidade para que ninguém possa entrar, estar ou ser português sem saber falar a língua e conhecer a cultura portuguesa — prometeu Ventura.

No mesmo congresso, o militante Rui Cruz subiu ao palco para admitir que era fascista. Depois, diante da repercussão negativa, disse que estava sendo irônico.

— Eu me chamo Rui Cruz. Sou um homem. Sou pai de família. Sou avô. Sou fascista. Tenho 65 anos e sou um português que não se resigna — afirmou.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 15/01/2024*

## FIM DE UMA ERA: TRANSFERÊNCIAS POR DOC ACABAM HOJE; VEJA O QUE VAI MUDAR

Com o sucesso do Pix, também serão descontinuadas as operações de Transferência Especial de Crédito (TEC) feitas exclusivamente por empresas para pagamento de benefícios a funcionários

*Por O GLOBO — Rio de Janeiro*



**Transferências via DOC deixarão de ser feitas por bancos associados à Febraban — Foto: Freepik**

A partir de hoje, às 22h, as instituições financeiras de todo o país associadas à Federação Brasileira dos Bancos (Febraban) deixarão de fazer transferências via Documento de Ordem de Crédito (DOC), tanto para pessoas físicas quanto para pessoas jurídicas (empresas). O tradicional meio de pagamento será extinto.

A Transferência Eletrônica Disponível (TED), por sua vez, será mantida.

### ***E quem já agendou pagamento via DOC?***

De acordo com a Febraban, após 22h desta segunda-feira não será mais possível fazer transferência via DOC nem agendar uma operação. Até esse horário, ainda será possível o agendamento, mas a data-limite, neste caso, será 29 de fevereiro, quando o sistema será definitivamente encerrado.

Também terminará nessa data o prazo para que as instituições financeiras processem todos os agendamentos feitos pelos clientes.



### Transferências via TEC também vão acabar

Assim como o DOC, também serão descontinuadas as operações de Transferência Especial de Crédito (TEC) feitas exclusivamente por empresas para pagamento de benefícios a funcionários, informou a federação.

### Por que o DOC vai acabar?

Criado em 1985, o DOC tem caído em desuso desde a implantação do Pix, que surgiu em novembro de 2020 e não tem cobrança de tarifa bancária.

Ainda de acordo com um levantamento feito pela Febraban, com base em dados do Banco Central (BC), as operações via DOC somaram 18,3 milhões de transações no primeiro semestre de 2023, o que representa apenas 0,05% do total de 37 bilhões de transferências e pagamentos realizados no ano passado.

### Total de operações em outras modalidades

- Cheques - 125 milhões
- TED - 448 milhões
- Boleto - 2,09 bilhões
- Cartão de débito - 8,4 bilhões
- Cartão de crédito - 8,4 bilhões
- Pix - 17,6 bilhões

Tanto as operações de TEC (empresas) quanto as de DOC (pessoas físicas e jurídicas) têm um valor máximo de até R\$ 4.999,99 por transação, informou a Febraban. As movimentações por DOC são efetivadas um dia após o banco receber a ordem de transferência. Na TEC, até o fim do mesmo dia.

"A diferença entre as operações é que a TEC possibilita ao emissor transferir recursos para diferentes contas ao mesmo tempo, o que não é possível no caso do DOC", explicou a entidade.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/01/2024

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

### INDICAÇÕES A TRIBUNAIS DEFLAGRAM DISPUTA POR CARGO NO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA; LEIA BASTIDOR

PT trabalha por assessor de Padilha em secretaria da pasta, e pode ampliar influência sobre escolhas de Lula para o Poder Judiciário

Por Eduardo Gayer - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Antes mesmo da posse de Ricardo Lewandowski, a influência em indicações para tribunais no País tornou-se o pano de fundo de uma disputa por espaço no Ministério da Justiça. Nos bastidores do governo, está em curso a montagem de um quebra-cabeça para abrigar, em secretarias da pasta, quadros do PT e pessoas próximas ao futuro ministro.

Com o advogado Manoel Carlos de Almeida Neto encaminhado para a Secretaria Executiva, a disputa agora se dá em torno da Secretaria Nacional de Justiça. O órgão, hoje nas mãos de Augusto de Arruda Botelho, é responsável pela triagem de indicações ao Poder Judiciário que posteriormente chegam à mesa do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.



**Flávio Dino, Lula, Ricardo Lewandowski e Janja no anúncio do novo ministro da Justiça. Foto: Ricardo Stuckert/PR**

O interesse do mundo da advocacia sobre a Justiça cresceu frente a vagas abertas em cortes brasileiras. Como mostrou o Estadão, Lula deverá preencher ao menos 11 vagas abertas em tribunais superiores e federais neste ano.

### **Secretaria Nacional de Justiça vira alvo de disputa nos bastidores**

De olho nas indicações, o PT trabalha para emplacar na Secretaria Nacional de Justiça o advogado Jean Uema. Ele é assessor especial do ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, e próximo ao ministro da Advocacia-Geral da União (AGU), Jorge Messias. No governo Dilma, Uema era chefe de gabinete de Jaques Wagner (PT), então ministro da Casa Civil, enquanto Messias comandava a Subchefia de Assuntos Jurídicos (SAJ) da pasta.

Na prática, ter o assessor de Padilha no Ministério da Justiça reduziria as divergências entre a pasta e o ministério de Relações Institucionais nos debates para as indicações a tribunais. Num outro desenho, Jean Uema poderia assumir a Secretaria de Assuntos Legislativos (SAL), em substituição ao considerado demissionário secretário Elias Vaz (PSB).

Já o entorno de Lewandowski gostaria de alçar à SNJ o advogado Georghio Tomelin, o braço-direito do futuro ministro na Universidade de São Paulo (USP). Advogados do grupo Prerrogativas saem em defesa do seu nome nos bastidores. Há dúvidas, porém, sobre seu real interesse em deixar os contratos na iniciativa privada para trabalhar na Esplanada.

Uma outra possibilidade, considerada mais difícil, embora não impossível, é Lewandowski manter Augusto de Arruda Botelho na Secretaria Nacional de Justiça. Apesar de ser filiado ao PSB de Flávio Dino, Botelho conhece o futuro ministro há anos e é por ele considerado um bom jurista.



**O ministro Alexandre Padilha (Relações Institucionais), que pode "transferir" um assessor para a equipe de Ricardo Lewandowski no Ministério da Justiça. Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO**

### **Cargo de Cappelli tem prós e contras**

Apesar de ser o número dois na hierarquia de qualquer ministério, o secretário executivo, função endereçada a Manoel Carlos, assume as questões burocráticas da pasta, como autorização de contratos, o que exige alguém da extrema confiança do ministro. O favorito para o cargo é hoje diretor jurídico da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), mas é da extrema confiança de Lewandowski por ser perfil discreto e leal.

A atuação de Ricardo Cappelli na secretaria executiva, com protagonismo de um ministro no combate ao crime organizado, é um caso fora da curva porque Flávio Dino gostaria de alçá-lo ao comando do Ministério da Justiça após sua saída para o Supremo. Historicamente, o secretário executiva tem atuação mais discreta.

Lewandowski já indicou nos bastidores que pretende renovar a equipe da Justiça, formando um time de sua confiança, uma espécie de "aviso prévio" aos quadros do PSB de Flávio Dino. A expectativa é que o magistrado aposentado tome posse no Ministério da Justiça em 1º de fevereiro.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 15/01/2024**

**GOVERNO E CONGRESSO DISCUTEM TRANSIÇÃO MAIS LONGA PARA FIM DA DESONERAÇÃO DA FOLHA**

Haddad e Pacheco devem se reunir no fim da tarde desta segunda-feira, 15, para discutir uma solução para o problema

*Por Mariana Carneiro*

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, negociam uma transição para o fim da desoneração da folha de pagamentos que dê tempo de adaptação aos 17 setores hoje atendidos pelo programa.

No ano passado, o Congresso Nacional aprovou a prorrogação da política de desoneração até 2027, mas o governo, por meio de uma Medida Provisória editada às vésperas do Ano-Novo, determinou a volta gradual dos setores à tributação sobre a folha de salários.

A iniciativa desagradou parlamentares, que entenderam o ato como uma afronta a uma decisão do Legislativo, após votações com ampla maioria tanto na Câmara quanto no Senado.

A Fazenda, por sua vez, argumenta que o custo da desoneração, projetado em R\$ 16 bilhões neste ano, não consta do Orçamento e que é preciso encontrar uma fonte de receita para bancar o programa. Nesta segunda, 15, Haddad e Pacheco devem se reunir no fim da tarde para discutir uma solução para o impasse.

A proposta da Fazenda é alongar o prazo de reoneração por seis anos, até 2029, já começando com um nível tratado como “pequeno” ainda neste ano.

Pacheco também deseja negociar uma transição, porém mais alongada. Seus aliados falam em manter a atual política por quatro anos, como decidiu o Congresso, e só começar o desmame no quinto ano, esticando por mais quatro anos o escalonamento.



***O presidente do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), com Fernando Haddad e o presidente da Câmara dos deputados, Arthur Lira (PP-AL) após reunião em maio Foto: WILTON JUNIOR***

Embora o governo não trabalhe com a rejeição da MP pelo Congresso, no Senado, a expectativa é que ela seja devolvida, ainda que de forma negociada. Isso porque a extinção do Perse (Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos), contida na mesma medida, também enfrenta resistência no

campo político.

O melhor caminho, para senadores, é que os assuntos da MP sejam destrinchados em diferentes projetos de lei, inclusive a desoneração da folha das pequenas prefeituras, que foi aprovada pelo Congresso, mas eliminada na medida provisória do governo.

As conversas entre Haddad e Pacheco evoluíram nos últimos dias no sentido de buscar fontes de receita alternativas que ajudem a mitigar os impactos da desoneração no Orçamento, como a tributação de compras de valor inferior a US\$ 50 em sites estrangeiros. Atualmente, a tributação federal está zerada - só há incidência de imposto estadual (ICMS) de 17%.

A ideia de reduzir parte do fundo eleitoral, como aventado, foi engavetada. Pacheco prefere tratar do assunto em outra via, na proposta de uma reforma política para convergir as eleições para um único ano a partir de 2030.

A equipe econômica tem defendido nas tratativas a necessidade de um desmame, alegando que a decisão do Congresso é a de que o programa tem validade e não deve ser perenizado.

A desoneração da folha de pagamentos foi instituída no governo Dilma Rousseff (PT), em 2011, e vem sendo prorrogada desde então. As empresas deixam de recolher a contribuição patronal de 20%

sobre o salário dos funcionários e passam a ser tributadas com uma alíquota que varia de 1% a 4,5% sobre a receita bruta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/01/2024

## 'A GRANDE PRIORIDADE DO GOVERNO EM 2024 DEVE SER O ORÇAMENTO COM DÉFICIT ZERO', DIZ TRABUCO

Presidente do conselho do Bradesco diz ainda que é preciso focar na elaboração das leis que vão complementar a reforma tributária e iniciar debate sobre reforma administrativa

Por Aline Bronzati

### ENTREVISTA COM

**Luiz Carlos Trabuco Cappi - Presidente do Conselho do Bradesco**

DAVOS, SUÍÇA - O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva deve perseguir um orçamento com base no déficit primário zero neste ano, defendido pela equipe econômica. O alerta é do presidente do Conselho de Administração do Bradesco, Luiz Carlos Trabuco Cappi. Em um ano eleitoral, quando a aprovação de reformas fica mais difícil, o caminho é o debate da estrutura administrativa, por exemplo.

"As grandes prioridades são a execução do orçamento com bases de zero déficit público bem como as leis que vão complementar a reforma tributária", diz Trabuco, em entrevista ao Estadão/Broadcast, diretamente de Davos, na Suíça, onde está para participar do Fórum Econômico Mundial (WEF, na sigla em inglês), nesta semana. "A questão fiscal permanece a ordem do dia", reforça.

Para o executivo, a redução dos juros no País pode ser maior que o projetado pelo mercado, considerando o atual nível da inflação, e deve ser um dos motores de expansão do Produto Interno Bruto (PIB) em 2024. O esperado afrouxamento monetário nos Estados Unidos e a escolha do futuro chefe da Casa Branca são pontos de atenção no cenário global, mas o Brasil está preparado para lidar com eventuais efeitos, tanto na atração de investimentos estrangeiros quanto sob a ótica da diplomacia. Abaixo, a íntegra da entrevista:



*O presidente do Conselho de Administração do Bradesco, Luiz Carlos Trabuco Cappi. Foto: Hélvio Romero/Estadão - 11/10/2017*

**Há um ano, o noticiário era pautado pelos ataques de 8 de janeiro, em Brasília, repetindo o que ocorreu nos Estados Unidos, no Capitólio, em 2021. Na ocasião, o sr. disse que a oposição via conspiração era o principal desafio do governo Lula. Qual a sua visão um ano depois?**

O mais importante é evitar a calcificação, uma palavra antiga, mas que está na moda, dessa polarização em bases ideológicas, porque isso inviabiliza o debate democrático. Passado um ano, as instituições mostraram solidez e a democracia se provou robusta para superar aquele momento de transição. Agora, é inevitável que, embora a polarização continue sendo uma característica política do mundo todo, no Brasil, o Congresso trabalha na sua plenitude, as instâncias do Judiciário também e a agressividade dos debates se reduziu bastante de um ano atrás.

**Na pauta econômica, o mercado temia o que seria o primeiro ano do governo Lula sob os riscos de piora fiscal, interferência no Banco Central, excesso de uso de estatais. Como o sr. avalia esse período?**

Não ocorreram as interferências nas instituições, e isso é importante nesse balanço. O Banco Central continuou agindo dentro de parâmetros técnicos e as estatais não foram instrumentalizadas politicamente. A questão fiscal permanece a ordem do dia. Mas avanços importantes foram realizados nesse primeiro ano de gestão. A aprovação da reforma tributária ganha destaque bastante evidente. Agora, a manutenção (da meta) de déficit zero sinaliza compromisso de responsabilidade

fiscal. É óbvio que a melhoria fiscal depende do País voltar a crescer e acho que esse crescimento vai acontecer em 2024, independente de previsões ainda muito modestas.

### **Mas economistas veem como certa uma alteração da meta à frente. Qual o limite que o mercado aceita sem gerar tanto ruído e afetar a política monetária?**

A questão fiscal sempre é uma grande preocupação para os investidores. O arcabouço fiscal estabeleceu uma meta agressiva de déficit zero, mas é evidente que temos desafios que continuam presentes. Apesar disso, em 2023, o pessimismo de parte do mercado foi superado. A avaliação política acabou não se confirmando e os parâmetros macroeconômicos, que poderiam ser revisados depois da pandemia, não foram. O direcional está definido e é muito bom.

### **Alguma outra reforma pode ser aprovada neste ano, diante das eleições municipais? Qual deveria ser a prioridade na agenda do Executivo junto ao Legislativo?**

O ano eleitoral sempre dificulta a aprovação de reformas estruturantes, mas não impede o debate como, por exemplo, da reforma administrativa. As grandes prioridades são a execução do orçamento com bases de zero déficit público bem como as leis que vão complementar a reforma tributária. Essa agenda produtiva está no Congresso e inclui temas como a regulamentação das redes sociais, a discussão dos limites éticos da inteligência artificial e as questões de transição energética.

### **O crescimento do Brasil surpreendeu em 2023, mas, para este ano, as projeções apontam menor fôlego. Como o sr. vê a economia brasileira em 2024?**

O ano de 2024 começa com uma perspectiva de crescimento econômico menor em função do clima e dos efeitos dessas mudanças climáticas provocadas pelo El Niño. Mas, por outro lado, o nível de emprego, de consumo, principalmente de serviços, pode puxar o PIB, que, com certa parcimônia, já está sendo revisto para cima. Estou otimista com relação à capacidade da economia reagir aos desafios.

### **Mas as projeções são tímidas...**

Um crescimento de 2%, 3%, é pouco para o potencial econômico do Brasil, que precisa de uma agenda que una esforços de empresários, capital externo, governo, Congresso e Judiciário para voltar a ter um crescimento sustentável. O desafio é ampliar o PIB potencial do Brasil. Há fatores que indicam um ciclo positivo em 2024. O primeiro é a inflação controlada, que é um ganho de previsibilidade importante dentro do mundo empresarial. Agora, não podemos subestimar a força da política monetária nesta trajetória de queda de juros. Isso possibilita aumento do crédito com uma dose maior de previsibilidade. Um fato que vai continuar em 2024 é a solidez da balança comercial, que gera solvência internacional e geração de riqueza no mercado interno.

### **E a reforma tributária?**

A regulamentação da reforma tributária tem impacto importante a médio e longo prazos. O Imposto sobre o Valor Agregado (IVA) dá uma perspectiva muito boa para os agentes econômicos. É um ano que provavelmente o aumento de investimentos pode ser um dos drivers de crescimento do PIB. Por exemplo, o investimento na transição energética tem sido robusto no Brasil. Vale lembrar um esforço espetacular do programa de renovação do setor automotivo e da infraestrutura. Essa reciclagem do setor automotivo vai demandar PIB. Por outro lado, a população mundial continua a crescer, e a demanda por alimentos, commodities agrícolas e proteínas, animais ou vegetais, continua forte no mundo, que também demanda energia renovável.

### **Como o Brasil pode ser beneficiado?**

O estoque de energia renovável do Brasil atesta a capacidade do País de ter um cenário positivo em 2024 e nos próximos anos. Por isso que o Brasil é diferenciado. O desafio do equilíbrio das contas públicas está endereçado. É prioridade do governo, do Congresso, e acho que a sociedade está indicando um rumo positivo para o realismo fiscal. Então, isso dá a cor de um 2024 que possamos comemorar. Isso é importante.

### **O ano de 2023 foi marcado por pressão política e por parte do empresariado por corte de juros no Brasil. A Selic está caindo no ritmo adequado? Poderia descer mais rápido?**



As projeções já sinalizam uma Selic abaixo de 10%. Independente das previsões que estão nos preços, a taxa ainda é o dobro da inflação corrente. Então, nós temos espaço e condições de avançarmos na flexibilização da política monetária. A própria inflação denota isso. O juro é o preço chave da economia que precisa ser administrado de forma cirúrgica para evitar exageros porque os efeitos da política monetária são muito relevantes para as empresas e para as famílias. Então, acho que teremos uma política monetária que vai jogar a favor do crescimento neste e nos próximos anos.

### **Há grandes expectativas quanto à redução das taxas nos Estados Unidos. Como o relaxamento monetário na maior economia do mundo pode influenciar o Brasil? O estrangeiro voltará com mais força?**

A flexibilização monetária nos EUA será a grande notícia de 2024 porque vai mexer com a economia mundial no sentido positivo. Não importa se a redução de juros do Fed (Federal Reserve, o banco central americano) começa em março ou julho. O importante é que essa tendência está endereçada. E isso vai ser fundamental para dar uma nova dinâmica ao fluxo de investimentos no Brasil e no mundo. Isso está dando uma tranquilidade sobre a gestão institucional financeira global, que está saindo desse momento de turbulência. E o melhor indicador são as bolsas de valores em patamares que dão uma dimensão boa para o mercado de capitais. Agora, o mundo e investidores que circulam em Davos estão preocupados com a insegurança geopolítica, a ameaça do clima e a necessidade de commodities agrícolas e minerais. A energia verde é o grande bilhete que o mundo procura. E o Brasil tem a oferecer isso.

### **As eleições nos EUA também devem roubar a cena em 2024. Qual a importância dessas eleições para a democracia global e como o Brasil pode ser impactado a depender do resultado?**

As eleições nos EUA seguramente vão fazer preços na economia global. Eleições são o principal ativo da democracia. Há dois cenários postos nesse momento, ambos já conhecidos. Os pilares de uma eleição são a alternância de poder e os direitos de dissenso. Independente dos resultados das eleições nos EUA, não vejo maiores problemas porque o Brasil tem uma diplomacia muito eficiente e sagaz para estabelecer relações econômicas bilaterais, que é uma propriedade importante do Itamaraty.

### **Então, caso o ex-presidente dos EUA, Donald Trump, vença, conseguiremos manter uma relação estável, não tão ruidosa com os EUA?**

Seguramente. A diplomacia brasileira tem condições de contornar, independente de qual governo. Agora, é evidente que será uma eleição polarizada nos EUA, como está pintando. Tem uma longa trajetória ainda, as questões jurídicas, do direito eleitoral americano, mas eu acho que é um ano que vai marcar muito grande o estado geral do Planeta.

### **Quais são suas expectativas para Davos neste ano? Além de mais frio...**

O tema de Davos neste ano é reconstruir a confiança, que é a base de tudo. A confiança é o que dá um estado de serenidade para enfrentar o desafio. Davos é um centro de reflexão, aponta rumos, debate tendências, é um fórum eclético e acaba sendo uma caixa de ressonância do mundo globalizado. Davos tem dado uma direção de fortalecimento ao longo desses anos, superando até momentos um pouco mais críticos. Agora, o mundo tem três agendas inescapáveis.

### **Quais?**

A primeira é a agenda ambiental e é a mais importante do ponto de vista estratégico e existencial do Planeta. A segunda é a paz. O mundo tem presenciado uma escalada de tensão geopolítica. Além da tensão da política pela polarização, a geopolítica tem mostrado escalada em todos os continentes, no Leste Europeu, na Ásia, no Oriente Médio, de uma maneira muito evidente, e até na América Latina, não só por algumas tensões entre países, mas, principalmente, tensões dentro de países, como o Equador. Eu acho que o mundo está em um estado de policrise.

### **E qual a terceira?**

Se a primeira é a ambiental e a segunda é a paz, a terceira grande agenda está ligada a essas duas. Em um cenário de inflação sob controle, o desafio é fazer a economia global voltar a crescer em um cenário de guerra e conflitos e eventos climáticos. Não podemos subestimar esses conflitos em



detrimento da necessidade de crescimento da economia mundial até para arrefecer as crises sociais e humanitárias como o grande volume de refugiados e os efeitos da mudança do clima. A expectativa em Davos é ouvir, discutir e refletir sobre mudanças, estabilidade, de que os pensamentos básicos do ESG (sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança) possam oferecer um mundo alternativo.

### **O que o tema de Davos significa para o Brasil?**

Olhando para o Brasil, as notas de rating no final do ano passado foram um sinalizador importante. O grau de investimento do Brasil é possível? Sim, é possível. Agora, é uma trajetória que precisa ser trabalhada. A nota não é miraculosa, reflete o trabalho feito, a capacidade de entrega e o senso de urgência.

### **O sr. vê o Brasil recuperando o grau de investimento no governo Lula?**

É um objetivo a ser atingido. Eu não saberia dizer o prazo, mas acho que ele tem de ser um objetivo quase que do Estado brasileiro.

### **O ministro Haddad não participará do fórum em Davos por conta da agenda doméstica, em um momento sensível para a relação com o Congresso. Foi uma decisão acertada?**

O ministro está com uma agenda bastante intensa na retomada do ano legislativo. Ele está querendo ganhar todas as horas e dias possíveis para negociar e debater com o Congresso a agenda que ele estabeleceu. Significa que ele está demonstrando foco na ação, naquilo que deve ser feito.

### **Como o sr. avalia o trabalho do ministro?**

O ministro Haddad tem tido um desempenho excepcional, uma contribuição efetiva para distensionar. Ele é um homem que, pela postura, pelo traquejo político, foi um ministro de Educação de destaque, um prefeito marcante na cidade de São Paulo, um candidato a presidente da República, e reúne condições de criar um ambiente mais leve no debate dos assuntos econômicos brasileiros. É uma gestão muito positiva.

### **Voltando ao tema central do Fórum, o Brasil conseguiu recuperar a confiança no exterior? Como o investidor estrangeiro enxerga o Brasil?**

O governo atual junto com o ministro Haddad dá uma contribuição muito efetiva para o avanço nas relações internacionais. A diplomacia, principalmente, a ambiental tem sido uma marca que é reconhecida pelos investidores. Acho que o diálogo e a presença têm sido reconhecidos pelos investidores. Isso é um bônus para o governo.

### **Como o sr. vê o processo de desinflação? Ainda há riscos de o fantasma dos preços voltar a assombrar o mundo e o Brasil?**

O processo inflacionário resultado do período pós-pandemia, quando houve uma interrupção muito forte das cadeias produtivas globais, e um resultado que a guerra na Ucrânia provocou, que foi um pico do custo energético no mundo, piores momentos, já ficaram para trás. Temos outra realidade e, por isso, fala-se muito em uma desinflação no mundo. Os preços das commodities ligadas ao agro, às proteínas animais e vegetais, também bateram os seus recordes e se reduziram. Então, mesmo que tenhamos uma redução na produção pelos problemas climáticos, eles não vão voltar ao pico histórico, principalmente se analisarmos o preço da soja, do milho ou do trigo. Os bancos centrais, que sempre estão de olho muito atento à inflação de custos, estabeleceram um controle efetivo para iniciar o afrouxamento da política monetária.

### **Outro evento de impacto no Brasil foi a crise das Americanas. Qual foi a principal lição para o banco, para o empresariado brasileiro?**

Sem entrar no mérito da forma do acontecido, a lição é sempre a mesma. Esses fatos que nos assombram de tempos em tempos só corroboram a tese de que é preciso primeiro cuidar daquilo que está ao nosso alcance. Do ponto de vista dos princípios do ESG, fica muito patente que precisamos ter cada vez mais cuidado com o pilar da governança, que tem princípios de adesão voluntária, mas fica um espaço para a atuação dos reguladores. Acho que deixou lições que têm de ser aprendidas.





**O ano deve ser marcado por grandes reestruturações de dívidas no Brasil, o que afeta o banco, apesar da queda dos juros trazer algum alívio. Deve ser um período mais duro após o caso Americanas? Há preocupação com algum setor em especial? O varejo?**

Não tem nada que indique problemas no curto prazo e, até, ao contrário, a percepção é que as empresas passaram por um processo de recuperação dos seus volumes comerciais, da sua capacidade de gerar caixa com menor alavancagem. Muitas passaram por ajustes administrativos que são efetivos para essa recuperação. Então, a economia brasileira após a pandemia está sólida e saudável, e não tem nada que indique problemas no curto prazo.

**Na pauta ambiental, que é a agenda número 1 no mundo, segundo o sr., o governo vende o País como uma potência verde, mas aprovou a extensão de benefícios a usinas de carvão em um projeto que trata de energia eólica no mar. Não é contraditório?**

Pegando esse termo contraditório, eu diria que o processo de transição energética pela sua própria natureza é contraditório porque ele pressupõe eliminar certas atividades econômicas que são rentáveis no modelo antigo e substituir outras. Nós vamos ter de lidar com isso nesse processo de conhecimento e amadurecimento. Agora, o importante é que nós estamos avançando e essa é uma questão de tempo. A economia de carbono zero está mudando e vai mudar mais.

**Está claro que não é uma pauta da moda?**

Se alguns em um passado recente tinham dúvida de que as mudanças climáticas viriam de uma maneira muito acentuada, o que estamos vendo no mundo é uma coisa efetiva. A conscientização aconteceu, a economia de transição energética acontece, e cada vez mais acelerada, por isso, acho que o momento agora é o de criar modelos, definir regras e oportunidades do negócio da transição verde. A transição energética gera custos, eles são altos, mas são de um efeito muito relevante para a estrutura econômica do mundo. O portfólio de investimentos, e lembrando que esse vai ser um dos drivers do PIB brasileiro nos próximos anos, está exatamente nessa transição de uma nova economia, de baixo carbono.

**Qual sua leitura sobre a inteligência artificial? O sr. é do time dos assustados ou dos otimistas?**

A inteligência artificial, o mundo cada vez mais digital, a internet, tudo isso são avenidas de duas mãos. A sociedade vai refletindo sobre as bases éticas. Agora, a inteligência artificial mudou, está mudando e vai mudar muito mais o jeito de fazer negócio, de gestão. O grande ganho da inteligência artificial, que até parece filosófico, é o da melhor compreensão do ser humano e da sua circunstância. Não basta mais olhá-lo, mas passa a importar a sua circunstância, a sua relação psicossocial na sociedade. Então, é uma grande oportunidade.

**O Bradesco começa 2024 sob nova direção. O que podemos esperar em termos de mudanças?**

Nós estamos passando por uma transição com a chegada do novo presidente executivo, Marcelo Noronha. Ele está conduzindo um trabalho para implementar novas camadas de aperfeiçoamento da gestão do banco, no sentido de mais eficiência e aumento do volume de negócios. Tenho confiança nas propostas que o Marcelo está desenvolvendo, voltado sempre para quê? Para maior satisfação dos clientes, dos investidores e dos acionistas. Esse é um foco claro da administração. O Conselho tem orientado ao colegiado, que é presidido pelo Marcelo, que em um mundo em transformação acelerada, a importância é acelerar o passo com muito senso de urgência naquilo que deve ser feito. É a expectativa.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 15/01/2024*

**LULA RECONHECE DIVERGÊNCIAS NAS TARIFAS DE ITAIPU E QUER NOVA REUNIÃO COM PARAGUAI**

Presidente indicou que irá a Assunção para continuar negociação; paraguaios, que vendem seu excedente de energia para o Brasil, buscam forma de aumentar tarifa

*Por Caio Spechoto e Sofia Aguiar*

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva indicou nesta segunda-feira, 15, que a reunião com o presidente do Paraguai, Santiago Peña, ainda não foi suficiente para superar divergências entre os dois países sobre o uso da energia produzida em Itaipu.

Os dois conversaram na sede do Ministério de Relações Exteriores, em Brasília, e depois falaram a jornalistas. Lula indicou que irá à capital paraguaia, Assunção, continuar a negociação.

Os dois países precisam chegar a um acordo sobre os valores cobrados pela eletricidade gerada na usina — os paraguaios, que vendem seu excedente para o Brasil, buscam uma forma de aumentar a tarifa ou poder comercializar a energia com outros países ou empresas por valores mais altos. As regras estavam estipuladas no tratado original para construção de Itaipu, e expiraram no ano passado com o término dos pagamentos da obra.

“Temos divergências nas tarifas, mas estamos dispostos a encontrar uma solução conjuntamente. E nos próximos dias vamos voltar a fazer uma reunião. Eu disse ao presidente Santiago Peña que não é ele que tem que vir ao Brasil, agora é o Brasil que tem que ir a Assunção”, declarou Lula.



***O presidente paraguaio Santiago Peña fala à imprensa ao lado de Lula; brasileiro quer construir a relação 'mais harmoniosa' que os dois países já tiveram Foto: Eraldo Peres/AP***

Peña disse que Lula será bem-recebido na capital de seu país, mas que ele também precisa visitar o Brasil com frequência para mudar a imagem paraguaia em solo brasileiro.

Lula mencionou o término do pagamento da obra, e disse que a reunião marcava um dia especial para Brasil e Paraguai. Também afirmou que quer chegar a um acordo sobre o Anexo C, documento que contém as regras sobre partilha de energia, “o mais rápido possível”.

“Não se trata de ser generoso. O Brasil tem obrigação de contribuir para que o Paraguai possa utilizar todo o potencial da energia produzida em Itaipu para o crescimento do País”, declarou o presidente brasileiro.

O petista elogiou Peña. Disse que o Paraguai teve “a felicidade de eleger um jovem com muita competência”. Também mencionou a possibilidade de ambos fazerem uma visita à obra da Ponte da Integração, que passará sobre o rio Paraguai e ligará os dois países. A construção é na altura de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul.

Lula também falou em construir a relação “mais harmoniosa” que os dois países já tiveram. Peña disse que a conversa foi sincera, e que trabalhar com o Brasil é prioridade.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 15/01/2024**

## **COMPLEXO EÓLICO NA BAHIA TERÁ MAIOR FINANCIAMENTO DA HISTÓRIA DO BNDES PARA ENERGIA RENOVÁVEL**

Projeto da Casa dos Ventos e da ArcelorMittal receberá R\$ 3,2 bilhões; volume de energia produzido será suficiente para abastecer cerca de 1,37 milhão de domicílios a partir de outubro de 2025

**Por Denise Luna**

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vai financiar R\$ 3,2 bilhões de um novo complexo eólico no centro-norte da Bahia para a Ventos de Santos Antônio Comercializadora de Energia. Os recursos do crédito correspondem a 80% do projeto total e é o maior volume já financiado pelo BNDES para um empreendimento de geração renovável.

Batizado como Babilônia Centro, o novo parque eólico será implantado nos municípios de Morro do Chapéu e Várzea Nova, com capacidade instalada de 553,5 megawatts (MW), volume suficiente para abastecer cerca de 1,37 milhão de domicílios a partir de outubro de 2025. O projeto é resultado de uma joint-venture entre a Casa dos Ventos e a ArcelorMittal e será responsável pelo abastecimento de aproximadamente 40% do consumo elétrico da ArcelorMittal no Brasil.

Ao todo serão 123 aerogeradores, com previsão de geração de energia estimada em 267 MW médios. Segundo o BNDES, o complexo permitirá que a ArcelorMittal Brasil seja autoprodutora de energia por meio do maior contrato corporativo de energia renovável celebrado no País.



“Essa operação reforça o compromisso do BNDES com projetos de geração renovável de grande escala, na busca por uma matriz energética cada vez mais sustentável para o Brasil, com produção de energia limpa e estímulo à descarbonização”, afirmou em nota o presidente do banco de fomento, Aloizio Mercadante.

***BNDES financiará projeto de energia eólica em municípios do Centro-Norte da Bahia Foto: Fábio Motta / Estadão***

Há previsão que sejam criados 1,5 mil postos de trabalho diretos e 3 mil indiretos durante a fase de implantação do empreendimento. Após a conclusão, o complexo eólico deverá empregar diretamente 80 funcionários e, indiretamente, outros 150 trabalhadores.

### **Brasil à frente**

A diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa, afirmou que o Brasil está em uma posição vantajosa em relação ao resto do mundo na transição energética. Segundo ela, países como Índia e EUA estão fomentando com incentivos e subsídios a instalação de parques eólicos e solares, o que o Brasil faz há 20 anos.

“Em 2004, o BNDES criou um programa de apoio a fontes alternativas de energia elétrica para financiar eólica e solar. O resultado é que projetos financiados pelo BNDES representam 57,5% do total da capacidade eólica instalada no Brasil, que é de 28,7 gigawatts (GW)”, destacou.

Por gerar energia elétrica a partir de uma fonte limpa, o complexo eólico baiano evitará a emissão anual de aproximadamente 950 mil toneladas de CO<sub>2</sub> na atmosfera, informou o banco.

Costa lembrou ainda que, segundo a Agência Internacional de Energia (IEA), a expansão das energias de fonte renováveis no mundo foi, em 2023, 50% maior do que em 2022, destacando o Brasil entre os países mais relevantes. “Projetos como Babilônia são fundamentais para sustentar essa expansão crescente de fontes renováveis”, destacou.

Presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO Aços Longos e Mineração LATAM, Jefferson De Paula ressaltou a importância do projeto para a empresa que pretende ser carbono neutro até 2050, além de reduzir em 25% as emissões específicas até 2030.

“O Complexo Eólico Babilônia Centro vai assegurar energia limpa e contribuir para a descarbonização das operações da empresa no Brasil. O investimento em energia renovável é fundamental para uma economia de baixo carbono e um futuro sustentável”, afirmou na mesma nota.

Já o diretor-executivo da Casa dos Ventos, Lucas Araripe, destacou os efeitos multiplicadores que o investimento em energias renováveis têm na economia local. “Nossos projetos eólicos no semiárido brasileiro são motores de mudança social: geram empregos, intensificam a economia e potencializam a arrecadação municipal; essas ações transformam a realidade das regiões, promovendo o desenvolvimento sustentável e melhorando a qualidade de vida das comunidades.”

Uma rede de média tensão levará a energia produzida pelos aerogeradores à subestação coletora do Babilônia Centro. A partir daí, a conexão com o Sistema Interligado Nacional (SIN) será feita por uma linha de transmissão de aproximadamente 17 km até a subestação Ouarlândia 2, que já está em operação.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 15/01/2024*

### **DAVOS: CAPITAL PRIVADO PODE REDUZIR BURACO DE US\$ 700 BI POR ANO DE INVESTIMENTO EM BIODIVERSIDADE**

Estudo do banco UBS divulgado às margens de evento na Suíça defende colaboração entre governos, indústrias, universidades e comunidades para reduzir a perda de biodiversidade até 2030

*Por Aline Bronzati*

DAVOS, SUÍÇA - Anos de negligência deixaram uma lacuna de investimentos na biodiversidade e soluções ligadas à natureza, alerta o banco UBS, em estudo publicado nesta segunda-feira, 15, às margens do Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça. O capital privado é essencial para fechar esse espaço, que chega a US\$ 700 bilhões por ano, e cumprir as metas estabelecidas até 2030, segundo o conglomerado financeiro.

“A perda de biodiversidade exige uma ação rápida. A colaboração entre governos, indústrias, universidades e comunidades é fundamental para acelerar e dimensionar as soluções necessárias para reduzir a perda de biodiversidade até 2030”, diz o CEO do Grupo UBS, Sergio Ermotti.

Cerca de 60% do Produto Interno Bruto (PIB) global é dependente da natureza ao menos moderadamente, destaca o estudo Bloom or bust (florescer ou falir, em tradução livre), publicado pelo banco suíço.

“Como resultado, há um interesse crescente de investidores, empresas e governos em como mobilizar capital para soluções centradas na natureza”, acrescenta.



**O CEO do Grupo UBS, Sergio Ermotti, durante participação no Fórum Econômico Mundial, em Davos Foto: Laurent Gillieron/Efe/Epa**

O Acordo de Paris para a natureza, fechado em 2022, foi um reconhecimento da importância da biodiversidade após anos de negligência, segundo a publicação. Os dois principais objetivos são reverter a perda de biodiversidade global até 2030 e alcançar um mundo positivo para a natureza até 2050.

“O desafio é a concretização e, com base nas metas, será uma corrida contra o tempo, especialmente para cumprir o prazo de 2030”, conclui o UBS.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 15/01/2024*

### **ESTRATÉGICAS, DISTRIBUIDORAS FAZEM MUITO MAIS DO QUE LEVAR COMBUSTÍVEIS AOS POSTOS**

Setor de distribuição representa 10% do PIB nacional, gera 1,6 milhão de empregos, fatura anualmente R\$ 420 bilhões e recolhe cerca de R\$ 130 bilhões em impostos

*Por Estádio Blue Studio*

Em um país continental como o Brasil, as distribuidoras de combustíveis realizam um serviço de utilidade pública, garantindo o abastecimento em todas as regiões. De acordo com o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), essas empresas fazem parte de um setor que representa 10% do

PIB nacional, gera 1,6 milhão de empregos diretos e indiretos, fatura anualmente R\$ 420 bilhões e recolhe cerca de R\$ 130 bilhões somente em impostos.

Seja por rodovias, trilhos ou ainda pelo mar ou pelo ar, todos os veículos de transporte dependem de abastecimento regular de combustível para rodar. “Sem distribuidoras, a economia do País entra em colapso”, afirma o professor Waldyr Gallo, que integra o conselho científico do Núcleo Interdisciplinar de Planejamento Energético (Nipe) da Unicamp.

O setor de distribuição de combustíveis no Brasil, estabelecido no início do século passado com a venda de querosene e gasolina importados, antecede até mesmo as primeiras investidas do País na produção e no refino de petróleo. Ao longo dos anos, o segmento não apenas foi se expandindo pelos 27 Estados, mas também aprimorando sua logística.



**Setor de distribuição está presente nos 27 Estados brasileiros e continua aprimorando sua logística Foto: Getty Images**

Superintendente de O&G da FGV Energia, Marcio Couto destaca a capilaridade do segmento, que se faz presente até mesmo nas regiões de difícil acesso. “É um setor que, ao longo do tempo, foi se sofisticando e hoje tem um desenho bastante eficiente. As empresas possuem muitas bases de distribuição localizadas em pontos muito extremos do País, como na região da Amazônia, onde estão sendo criados hubs de distribuição.”

Hoje, mais de 180 empresas distribuidoras são responsáveis por manter os modais brasileiros abastecidos e garantir a qualidade dos combustíveis vendidos, sejam eles nacionais, sejam importados. Fazendo a ponte entre os produtores de derivados de petróleo (e biocombustíveis) e os mais de 41 mil postos revendedores de combustíveis distribuídos pelo País, essas companhias movimentaram mais de 120 bilhões de litros de combustíveis líquidos só no último ano, de acordo com o IBP.

### **Armazenamento e produção**

Para além do fornecimento no atacado, são as distribuidoras que armazenam os produtos e realizam a mistura de combustíveis verdes com a gasolina e o diesel. “A qualidade dos produtos que resultam dessa mistura é a prova da eficácia do sistema de logística e distribuição brasileiro, uma vez que a grande maioria dos produtos de origem fóssil está disponível no Sul e no Sudeste, enquanto os biocombustíveis têm sua produção mais concentrada no Centro-Oeste”, afirma Sergio Massillon, diretor da Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis (Brasilcom).

Um diferencial em relação aos outros países é o fato de esse serviço ter viabilizado a popularização dos carros com motor do tipo flex no Brasil, o que já permitiu a diminuição nas emissões de CO<sub>2</sub>. “O destaque principal é referente ao uso do etanol em veículos leves, seja na adição à gasolina (hoje de 27,5%), seja na oferta de etanol hidratado (E100). Ambos podem ser utilizados em veículos flex”, observa o pesquisador Luiz Cortez, autor do livro *The Future Role of Biofuels in the New Energy Transition: Lessons and Perspectives of Biofuels in Brazil* (editora Blucher).

A entrega dos produtos, uma vez combinados ao etanol e ao biodiesel, é feita pelos transportadores revendedores retalhistas (TRR), que abastecem até mesmo fazendas, sistemas geradores a diesel e indústrias. Já a venda no varejo fica a cargo de postos revendedores – que devem possuir dispositivos para determinar a quantidade de litros entregue ao consumidor – e de pontos de abastecimento que comercializam exclusivamente para seus associados. É o caso de frotas de táxi, aeroclubes, marinas.

### **Transição energética**

Além da importância econômica, as distribuidoras passarão a ter um papel ainda mais estratégico para o sucesso da transição energética no Brasil. “O setor de distribuição vai ser o principal agente

dessa mudança. Toda sua experiência de logística vai lhe dar uma vantagem enorme para fazer essa transformação no tempo mais adequado”, analisa o superintendente da FGV Energia.

Para Couto, as iniciativas de descarbonização das distribuidoras sinalizam que a transição já começou no setor. “O setor já está investindo em projetos, que vão ter uma importância enorme, do ponto de vista de eficiência, para o Brasil ser o país com a melhor matriz energética. Isso vai exigir uma grande transformação, em termos de postos de revenda, porque vai ter outros combustíveis entrando.”

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 15/01/2024**

## **SALDO COMERCIAL RECORDE: MERCADO INTERNACIONAL FAVORECEU, MAS TIVEMOS O MÉRITO DE EXTRAIR VANTAGEM**

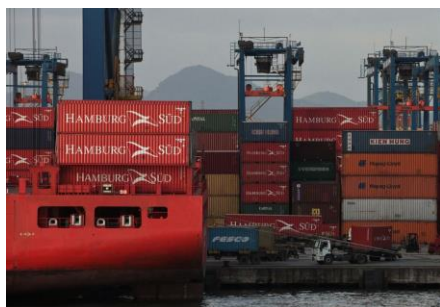
Mar espelhado nas contas externas poderá inspirar a nova gestão do Banco Central a usar a taxa de câmbio de maneira mais agressiva para controlar a inflação

**Por Luís Eduardo Assis - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES**

A fila dos pesadelos que assolam o presidente recém-eleito da Argentina é muito longa. Mas a crise do setor externo certamente tem um grande papel de destaque. É preciso desvalorizar o peso para gerar saldo comercial e pagar a dívida externa, sob risco de isolamento internacional. Mas a desvalorização faz a inflação explodir (211,4% em 2023), reduzindo o poder aquisitivo da população, o que traz duas consequências nefastas: a economia mergulha na recessão e, além disso, fica comprometida a sustentação política do governo, o que pode deixar o país no meio do pântano. Já vimos esse filme e morremos, várias vezes, no final.

Enquanto isso, o Brasil comemora o saldo recorde da balança comercial. Foram quase US\$ 100 bilhões no ano passado, com crescimento de 58% em relação ao ano anterior. Mesmo os economistas rabugentos admitem que esse resultado é animador. Impulsionadas pelo saldo comercial, as reservas brasileiras fecharam o ano passado na marca dos US\$ 355 bilhões. Elas já foram maiores (US\$ 388 bilhões em junho de 2019), mas são mais que suficientes para tirar o setor externo do rol de problemas da economia brasileira. Podemos hoje ticar essa caixinha.

O saldo comercial gigantesco de 2023 não teve origem no aumento espetacular das exportações, como se poderia pensar. Elas subiram apenas 1,3%, pressionadas pela queda dos preços dos produtos exportados. Já as importações recuaram 11,7% (ou US\$ 32 bilhões), também afetadas por uma queda expressiva de preços. A bonança nas contas externas gerou uma volatilidade cambial muito baixa (11,9%, a menor desde 2019), o que permitiu que o Bacen não interviesse no câmbio pela primeira vez neste século. O valor adicionado das exportações deve representar algo como 18,5% do PIB em 2023, contra 11,7% há dez anos. Em suma: o mercado internacional nos favoreceu, mas tivemos o mérito de extrair vantagens desse quadro favorável.



**Exportações subiram apenas 1,3%, pressionadas pela queda dos preços dos produtos exportados Foto: Daniel Teixeira/Estadão**

Os livros de autoajuda corporativa repetem sempre a patacoada de que para cada risco há uma oportunidade. Aqui, ao contrário, a oportunidade vem acompanhada de um risco. O mar espelhado nas contas externas poderá inspirar a nova gestão do Banco Central, com um novo presidente a partir de 2025, a usar a taxa de câmbio de maneira mais agressiva para controlar a inflação, ganhando espaço para novos cortes na taxa Selic. Já vimos isso

acontecer. Entre o lançamento do Plano Real, em junho de 1994, e o fim do regime de câmbio semifixo, em janeiro de 1999, a moeda brasileira se valorizou 33,3% em termos reais. Usar a taxa de câmbio para controlar a inflação seria um grande erro.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 15/01/2024**

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,39 BILIONA NA 2ª SEMANA DE JANEIRO

Valor é resultado de US\$ 6,21 bilhões em exportações e US\$ 4,82 bilhões em importações, no período

Por Valor — São Paulo



*Terminal de containers do porto de Santos (SP) — Foto: Ana Paula Paiva/Valor*

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,39 bilhões na segunda semana de janeiro. O valor, segundo divulgado nesta segunda-feira (15) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), é resultado de US\$ 6,21 bilhões em exportações e US\$ 4,82 bilhões em importações, no período.

Na primeira quinzena de janeiro, o saldo positivo da balança comercial acumula US\$ 3,495 bilhões.

As exportações pela média diária avançaram 31,6% em janeiro, até a segunda semana do mês, quando comparadas ao mesmo mês ano passado, para US\$ 1,363 bilhão. O avanço foi puxado pelos embarques da indústria extrativa (+55,6%), seguido pela agropecuária (+43,9%) e indústria de transformação (+19,2%).

As importações, por sua vez, subiram 4,6% na mesma base de comparação, para US\$ 975,1 milhões. O pequeno avanço foi sustentado pela alta de 7% nas compras da indústria de transformação. Já os desembarques da indústria extrativa caíram 17,7%, seguidos das compras da agropecuária (-10,2%).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/01/2024

## LULA SE REÚNE COM PRESIDENTE DO PARAGUAI, SANTIAGO PEÑA

Na agenda, temas como o acordo da usina binacional de Itaipu, obras de integração de infraestrutura, combate a ilícitos transnacionais e Mercosul

Por Gabriela Pereira e Fábio Murakawa, Valor — Brasília



*Luiz Inácio Lula da Silva (PT) se encontra com o presidente do Paraguai, Santiago Peña — Foto: Eraldo Peres/AP*

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) se encontra com o presidente do Paraguai, Santiago Peña, nessa segunda-feira (15), no Palácio Itamaraty. Eles devem tratar de temas como o acordo da usina binacional de Itaipu, obras de integração de infraestrutura, combate a ilícitos transnacionais e Mercosul.

Os dois presidentes devem almoçar no Itamaraty, depois

da reunião. Após o encontro, Lula segue para uma reunião com a ministra da Cultura, Margareth Menezes, no Palácio do Planalto, que está prevista para acontecer às 15h.

Mais tarde, Lula deve se encontrar com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa, às 15h30, e logo em seguida, com o ministro das Comunicações, Juscelino Filho, às 15h5. Este é o último compromisso previsto em na agenda oficial do presidente para esta segunda.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 15/01/2024**

## TCU PREVÊ ANÁLISE DE CASOS QUE SOMAM R\$ 220 BI NESTE ANO

Bruno Dantas, presidente do tribunal, diz que revisão de contratos nas áreas de rodovias e telecomunicações são maior parcela em disputa

**Por Murillo Camarotto — De Brasília**



**Bruno Dantas: “Quando há disputa, não há investimento; quem está brigando não investe” — Foto: Cristiano Mariz/O globo**

Alvo de críticas do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e de alguns parlamentares, a secretaria do Tribunal de Contas da União (TCU) criada para mediar acordos entre empresas e o governo vai analisar em 2024 processos que envolvem quase R\$ 220 bilhões. Entre os principais casos estão negociações com operadoras de telecomunicações, com 14 concessionárias de rodovias e com o fundo de pensão dos funcionários do BNDES.

Idealizador da nova estrutura, o presidente do TCU, Bruno Dantas, inicia seu segundo ano à frente do órgão poucas semanas após mais uma disputa pela indicação para o Supremo Tribunal Federal. Para ele, a consolidação do instrumento de mediação vai dar segurança jurídica e celeridade aos investimentos previstos nos contratos de concessões, que foram paralisados, entre outros motivos, por problemas de planejamento.

Além de garantir o sucesso da área de consenso, o tribunal terá o desafio de fiscalizar a perseguição à meta de déficit fiscal zero, compromisso assumido pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Em entrevista ao Valor, Dantas previu um 2024 “muito mais desafiador” para a política fiscal.

“Quem decide a meta do primário é o governo na LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias), mas, uma vez definida a meta, o TCU observa o fluxo de receitas e despesas e observa a gestão fiscal para ver se aquela meta está sendo perseguida com todos os instrumentos que a Lei estabelece”, afirmou.

Também estão previstas para este ano duas sessões exclusivas para julgamento de processos envolvendo a gestão de Luciano Coutinho no BNDES. Os processos envolvem centenas de servidores do banco, que podem ser responsabilizados por irregularidades identificadas pelo TCU entre 2012 e 2015.

**“2023 foi atípico por conta da PEC da transição; 2024 será bem mais desafiador”**

Dantas também fará parte do Conselho de Auditores das Nações Unidas (ONU). O Brasil está entre os três países eleitos pela Assembleia Geral para auditar as contas da organização. Ele será empossado em julho como o primeiro brasileiro com assento no conselho, responsável por fiscalizar o orçamento da ONU, de US\$ 70 bilhões.

**A seguir, os principais trechos da entrevista:**





**Valor: A Secretaria de Consenso do TCU foi criada na sua presidência com o objetivo de destravar investimentos, mas acabou recebendo muitas críticas e até ameaças de CPI. O que saiu errado?**

Bruno Dantas: Quando assumimos a presidência, nos deparamos com um quadro de grandes dificuldades no setor de infraestrutura. A pandemia havia causado um abalo em todos os grandes contratos de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias. A isso se somaram problemas que vinham desde 2011, das rodadas de concessões que foram feitas, estimando um crescimento do país que não se concretizou. Então, nós tínhamos o problema de um desequilíbrio brutal dos contratos administrativos. Diante desse quadro, discutimos a busca de um modelo que trouxesse mais segurança jurídica e respeitasse o espaço de discricionariedade de escolhas do gestor público. Isso porque os anos Lava Jato foram terríveis para o gestor público. E quando um clima como esse se instala, é normal que os gestores, assustados, se recolham e deixem de decidir. O TCU, que tem um papel muito importante na análise da modelagem dos contratos, se tornou uma espécie de selo de qualidade dos projetos. Quando um investidor vai tomar financiamento para um projeto de infraestrutura no Brasil, ele quer saber se o TCU já olhou, se para em pé ou se vai correr o risco de entrar nisso e, daqui a dois anos, ter uma contestação. O que se pensou quando a Secretaria de Consenso foi idealizada é que o TCU senta à mesa, não como parte, mas como um mediador técnico, e observa os dados que estão chegando para negociação entre as empresas e o poder público. A homologação do TCU significa apenas uma promessa de que, dados aqueles termos do acordo, o tribunal não vai abrir um processo de controle externo para questionar aquelas bases contratuais, salvo se posteriormente se comprovar dolo ou fraude.

**Valor: Mas o presidente da Câmara disse que o TCU estaria extrapolando suas funções.**

Dantas: O primeiro ano de funcionamento de qualquer coisa que se propõe a mudar profundamente uma visão e uma cultura gera estranheza. Claro que há falha nossa, porque nós tínhamos que explicar essa governança interna e essa forma de funcionamento. Nesse “mea culpa” que fizemos, eu até pedi ao presidente Arthur Lira que chamasse uma reunião com os líderes partidários e eu iria com a equipe de auditores explicar o funcionamento. Porque, rigorosamente, se o TCU não sentasse à mesa com a agência reguladora, com o ministério, com concessionárias, com o setor privado, a solução seria caducidade da concessão, o que gera um trauma terrível. Quem conhece a jurisprudência brasileira sobre caducidade de concessões sabe que não é fácil. São litígios que vão para a Justiça e passam anos, às vezes décadas, por lá.

**Valor: Essa nova secretaria já mediou acordos nos setores de energia e ferrovias. O que está na mesa para 2024?**

Dantas: Há dois processos na área de telecomunicações, nos quais estamos discutindo algo em torno de R\$ 100 bilhões. São os processos que discutem a mutação do sistema de concessão para autorização e têm uma fatura imensa que as teles cobram da Anatel com perdas que supostamente vão ter com a transformação do modelo. Mas tem também o passivo regulatório, as multas que foram aplicadas pela Anatel. Portanto, nós estamos falando aí, em números gerais, de R\$ 100 bilhões somente no setor de telecomunicações.

**Valor: R\$ 100 bi em disputa?**

Dantas: Em disputa e, quando tem disputa, não tem investimento, porque quem está brigando não faz investimentos para a ampliação da rede, para aperfeiçoamento. Temos uma das empresas que está nessa disputa, a Oi, que está em situação pré-falimentar. São situações muito complexas e, por serem muito complexas, não encontram soluções fáceis no direito administrativo. Precisa inovar de alguma forma, só que agências reguladoras e o ministério não inovam, com medo dos órgãos de controle. Veja que Secex Consenso tem esse papel, colocar na mesma mesa os atores, que vão testando as possibilidades. Acordo é um jogo de aproximação. Se alguém sair 100% satisfeito, não é um acordo, é a imposição de uma vontade.

***“Não há postulação que se possa fazer e eu estou muito feliz no Tribunal de Contas da União”***

**Valor: Além desses casos em telecomunicações, o que mais o TCU pretende mediar neste ano?**

Dantas: Nós temos 14 propostas no setor rodoviário, das quais quatro já estão no TCU.



**Valor: 14 contratos de concessão indo pra mediação só no setor rodoviário. Estava tudo errado no modelo econômico? É tudo culpa da pandemia ou houve falha de planejamento?**

Dantas: Tem de tudo um pouco. Nós começamos a fazer concessão de rodovia pra valer no Brasil em 2010. Tivemos uma curva de aprendizado, 14 anos de aprendizado. Hoje já temos um catálogo muito grande do que não deu certo. Teve problema de projeção, de crescimento econômico que não se verificou. Então, as empresas foram muito agressivas e as concessões praticamente faliram.

**Valor: O governo anunciou uma nova versão do PAC com muitos investimentos em concessões. As modelagens estão melhores ou corremos o risco de uma nova enxurrada de mediações do TCU no futuro?**

Dantas: Em volume de recursos, essas otimizações contratuais envolvem até mais do que está no PAC para novas concessões. Então, no setor de telecomunicações estou falando de R\$ 100 bilhões em disputa. Tem que ver quanto vai entrar nos cofres do Tesouro e quanto vai para investimento. No caso do setor rodoviário, estamos falando de mais R\$ 110 bilhões em investimentos ao longo de 15 anos nesses 14 contratos.

**Valor: Há também renegociações no setor de aeroportos, certo?**

Dantas: Há um modelo interessante que o ministro Silvio Costa está propondo, que é pegar as primeiras concessões de aeroportos, que não seguiram o modelo “filé com osso” e, no momento do reequilíbrio do contrato desses aeroportos (Guarulhos, Viracopos, Brasília e Galeão), colocar o osso também. Reequilibra, mas coloca o osso, que é a administração e reforma de aeroportos regionais deficitários. Nós já estamos analisando a primeira proposta, que é a do Aeroporto de Guarulhos. O ministério já formalizou essa proposta, que está sendo examinada pelos nossos auditores. Estamos falando de investimento de R\$ 3,5 bilhões com a inclusão de 71 aeroportos regionais em dez anos para o conjunto dessas quatro concessionárias que estão reequilibrando.

**Valor: Há processos de mediação fora do setor de infraestrutura?**

Dantas: É um processo um pouco “sui generis”. Um caso em que a fundação do fundo de pensão do BNDES (Fapes) foi condenada a devolver aos cofres públicos R\$ 4 bilhões. Foram aportados R\$ 4 bilhões dos cofres do BNDES no fundo de pensão e o TCU considerou irregular a operação. Diversos gestores foram condenados. Evidentemente, se o fundo de pensão tiver que devolver R\$ 4 bilhões, ele quebra, e os servidores ficam sem aposentadoria. Ninguém deseja isso. Então, o próprio relator propôs uma mesa de negociação para definir como isso seria pago.

**Valor: Estamos falando, então, de quase R\$ 220 bilhões em processos na secretaria de mediação?**

Dantas: Exatamente. Valor: O senhor mencionou a importância do “selo” do TCU para dar segurança jurídica. Mas o tribunal mudou recentemente sua própria decisão sobre regras de devolução de recursos do BNDES ao Tesouro. Esse selo não estaria meio frouxo? Dantas: Não. Neste caso do BNDES, o TCU condenou as operações, os aportes de dinheiro do Tesouro no BNDES sem lei. Essa é uma decisão que nunca mudou e que o TCU determinou a devolução do dinheiro. Só que o TCU, preocupado com a liquidez dos bancos públicos, por prudência, disse que isso deveria ser feito em comum acordo, entre o Ministério da Fazenda e os bancos, observando proporção que não descapitalize os bancos, prejudicando o índice de Basileia. No fim de 2022, o então ministro Paulo Guedes decidiu exigir o pagamento de tudo e pediu que o BNDES devolvesse tudo imediatamente. E os técnicos do BNDES disseram que não era possível fazer sem atingir o índice de Basileia. Então, o TCU disse para devolver no ritmo mais rápido sem afetar o índice de Basileia. Quando assume o governo novo, o governo tem outras prioridades e um plano de desembolso para o BNDES que é diferente do governo anterior. O que o TCU fez foi realinhar o volume de desembolsos ao tamanho do BNDES que governo eleito tem legitimidade para propor.

**Valor: Mas essa decisão do TCU contrariou a avaliação dos auditores do próprio tribunal.**

Dantas: Acho que há certo fetiche de alguns observadores em achar que existem instâncias hegemônicas. O processo decisório no TCU é altamente complexo, exatamente para dar chance de ser um processo decisório consciente e bem informado. O processo chega, vai para o Ministério



Público e depois vai para o ministro relator. São cinco instâncias. Querer que todas convirjam sempre é impossível.

### **Valor: Por que o tribunal decidiu realizar sessões extraordinárias para processos do BNDES?**

Dantas: Porque são processos muito complexos. Todos eles estão com o ministro Augusto Sherman, que mandou abrir tomadas de contas especiais contra dezenas, centenas, de servidores do BNDES. Isso, naturalmente, cria um tumulto processual. E os ministros decidiram examinar com cuidado porque aqui nós não aceitamos julgar a vida das pessoas de “baciada”. Os ministros sabem que uma condenação, muitas vezes, destrói a carreira de um servidor. Então, houve consenso no plenário e decidiram olhar com cuidado aqueles processos do período de 2012 a 2015.

### **Valor: Quando serão as sessões?**

Dantas: Uma em fevereiro e outra em março.

### **Valor: O TCU mandou um aviso ao governo sobre a forma pela qual ele vinha perseguindo a meta fiscal. Como o tribunal vai atuar em 2024 sobre esse tema?**

Dantas: O TCU não atua na base do voluntarismo, atua de acordo com a Lei. A Lei de Responsabilidade Fiscal e o novo arcabouço fiscal determinam que o TCU deve acompanhar os relatórios trimestrais de gestão fiscal. E isso nós já fazemos há algum tempo. Com base no novo arcabouço fiscal, temos a obrigação de fazer essas análises e ir expedindo determinações, recomendações e alertas ao governo federal daquilo que entendemos que pode representar um distanciamento das regras do arcabouço. Quem decide a meta do primário é o governo na LDO, mas, uma vez definida a meta, o TCU observa o fluxo de receitas e despesas e observa a gestão fiscal para ver se a meta está sendo perseguida com instrumentos que a Lei estabelece.

### **Valor: O tribunal se posicionou contra a mudança na LDO?**

Dantas: Certa vez me perguntaram se o TCU era contra a emenda. Eu disse que não. Acho que essa emenda, ao limitar a possibilidade de contingenciamento, retira do governo um instrumento. No fundo, o que deve ser observado é a meta e os instrumentos que o governo tem. Que outros instrumentos o governo vai ter além do contingenciamento? Pode ser que tenha outros meios, até no próprio fluxo da execução orçamentária, porque quem executa o Orçamento são os ministérios. O presidente da República vetou o calendário de desembolsos de emendas parlamentares, que daria algo em torno de R\$ 50 bilhões. Então, são instrumentos que o governo tem para dar ritmo à execução orçamentária e isso é prerrogativa do Poder Executivo, e o TCU não se imiscui em quais instrumentos devem ser manejados em qual momento. O que o TCU diz é: “Olha, se passaram três meses, o déficit está em X e se continuar nesse ritmo você não vai chegar na meta. Essa é uma atuação preventiva. O que nós fazemos realmente é a análise das contas do presidente da República. Em junho, o ministro Vital do Rêgo vai apresentar relatório sobre as contas do primeiro ano do presidente Lula. 2023 foi ano atípico, por conta da emenda constitucional que autorizou o governo a fazer gastos. 2024 será bem mais desafiador.

### **Valor: Por quê?**

Dantas: Porque no ano passado o déficit foi pré-autorizado pelo Congresso. Neste ano, o ministro Fernando Haddad está perseguindo a meta de déficit zero e lançando mão de todos os instrumentos de que dispõe.

### **Valor: O senhor esteve novamente na lista dos favoritos para uma vaga de ministro do STF. Isso ainda está nos seus planos?**

Dantas: Gosto de viver um dia de cada vez. Hoje ainda tenho 350 dias como presidente do TCU. É uma responsabilidade tremenda, é uma honra imensa presidir uma casa com 130 anos de funcionamento ininterrupto, sempre com previsão constitucional. O papel de controlador da ação governamental não me permite ações extravagantes e sempre tive muita consciência e muito respeito pela cadeira que ocupo. Nunca me coloquei como candidato ao que quer que fosse, vi o meu nome circular e, claro, isso significa reconhecimento. O certo é que não há qualquer vaga aberta, não há postulação que se possa fazer e eu estou muito feliz no Tribunal de Contas da União.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/01/2024



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### MACEIÓ: JUIZ MANDA SEGURADORAS COBRIREM IMÓVEIS PERTO DE ÁREA DE RISCO

Decisão proíbe prática de preços abusivos para dissuadir contratação  
*Por Felipe Pontes - Repórter da Agência Brasil - Brasília*



O juiz Felini de Oliveira Wanderley, da 1ª Vara Federal de Alagoas, proibiu as seguradoras credenciadas junto à Caixa Econômica Federal (CEF) de recusarem a cobertura para imóveis próximos a áreas consideradas de risco em Maceió.

Uma grande área da capital alagoana encontra-se isolada devido à instabilidade do solo provocada pela mineração de sal-gema pela empresa Braskem. Uma das minas, no bairro de Mutange, se rompeu em dezembro.

A decisão proíbe ainda a prática de preços abusivos ou aumentos expressivos nos valores cobrados, apontados como estratégias para dissuadir a contratação de seguros residenciais nos arredores das áreas de risco. Cabe recurso à segunda instância da Justiça Federal.

O caso foi julgado em ação aberta pela Defensoria Pública da União (DPU) em 2021. O órgão apontou diversas negativas de contratação pelas seguradoras.

Em reunião com a CEF e a Caixa Residencial, a DPU soube que as empresas estavam adotando uma margem de segurança de um quilômetro a partir das bordas da área de risco delimitada pela Defesa Civil.

O órgão alegou ainda que as negativas de cobertura a imóveis nessa margem também impedem a concessão de financiamento, uma vez que a cobertura securitária é obrigatória em contratos firmados pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH).

Segundo o defensor regional de direitos humanos em Alagoas (DRDH-AL), Diego Alves, a margem de segurança adotada pelas seguradoras não está amparada em critérios técnicos e, por isso, “é abusiva e desarrazoada, ofendendo direitos básicos do consumidor, além de violar diretamente o direito social à moradia, os princípios gerais da atividade econômica, bem como afetar negativamente a valorização de imóveis e interferir na política urbana e habitacional de Maceió”.

Além dos cinco bairros de Maceió afetados diretamente pela atividade de mineração, a margem de segurança de um quilômetro abrange imóveis situados nos bairros de Bebedouro, Bom Parto, Canaã, Chã da Jaqueira, Chã de Bebedouro, Farol (incluídas as ruas Thomaz Espíndola, Dom Antônio Brandão e Ângelo Neto), Feitosa, Gruta de Lourdes, Jardim Petrópolis, Levada, Mutange, Petrópolis, Pinheiro, Pitanguinha e Santo Amaro.

#### Decisão

O magistrado responsável pelo caso entendeu ser abusiva a negativa “indiscriminada, genérica e abstrata das seguradoras, sem amparo técnico, da contratação de seguros, em detrimento de imóveis localizados em áreas onde o risco geológico é inexistente”.

Ele declarou nulas as negativas de cobertura com base na margem de segurança e condenou as seguradoras a convocarem todos os interessados para reavaliação do pedido de seguro habitacional. A decisão foi assinada na quarta-feira (10).

“Não se está negando a autonomia da vontade, nem a liberdade de as seguradoras avaliarem e aceitarem, ou não, o risco envolvido, mas estabelecendo limites razoáveis a fim de evitar que as negativas ocorram de forma indiscriminada, genérica e abstrata, sem amparo técnico, em detrimento de imóveis localizados em áreas onde o risco geológico é inexistente”, escreveu o magistrado.

A decisão abrange a Superintendência de Seguros Privados (Susep), a Caixa Econômica Federal (CEF) e as seguradoras XS3 Seguros S.A, American Life Seguros, Tokio Marine Seguradora S.A e Too Seguros S/A.

Nos autos, as seguradoras alegaram que, como entidades privadas, estariam livres para aceitar ou não as propostas de cobertura, a partir de sua própria análise de risco. Outro argumento seria de que os interessados estariam livres para buscar outras empresas dispostas a aceitar o risco.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 15/01/2024

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PPSA FECHA 2023 COM ARRECADADAÇÃO RECORDE DE R\$6,02 BILHÕES

Da Redação OFFSHORE 15/01/2024 - 17:04



A Pré-Sal Petróleo (PPSA) arrecadou R\$ 6,02 bilhões em 2023 com a comercialização da parcela de petróleo e gás natural da União nos contratos de partilha de produção e acordos de individualização de produção (AIP). O valor é cerca de 28% maior do que o registrado em 2022 (R\$ 4,71 bilhão), reflexo do aumento da produção nos contratos de partilha de produção e da conjuntura do mercado internacional de preços de petróleo.

Durante todo o ano de 2023, foram entregues 33 cargas de petróleo da União — 11 a mais que o ano anterior —, o que totalizou 16,32 milhões de barris. Deste total, 22 cargas foram provenientes do Campo de Mero, duas de Tupi, quatro de Búzios, duas de Entorno de Sapinhoá, duas de Atapu e uma de Sépia.

Segundo a presidente interina da PPSA, Tabita Loureiro, somente com a comercialização da parcela de petróleo e de gás natural da União a previsão é de que sejam arrecadados R\$ 466 bilhões nos próximos dez anos. “Quase a totalidade da produção da União (97,5%) virá de projetos com declaração de comercialidade. Neste período, os contratos irão gerar uma receita total de R\$ 1,15 trilhão para os cofres públicos, considerando a comercialização, o pagamento de royalties e os tributos recolhidos pelas empresas produtoras”, explicou.

Desde 2013, quando foi instituída, a PPSA arrecadou R\$ 14,65 bilhões para a União, sendo R\$ 13,35 bilhões com a atividade de comercialização do petróleo e gás e R\$ 1,3 bilhão com equalização de gastos e volumes realizada pela companhia em áreas onde a União tem participação nos Acordos

de Individualização da Produção (AIPs). Todos os recursos arrecadados são direcionados ao Tesouro Nacional.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/01/2024*

### **BYD COLOCA EM OPERAÇÃO SEU PRIMEIRO NAVIO RO-RO**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 15/01/2024 - 16:59*



A BYD, empresa que fabrica veículos movidos a energia limpa, colocou em operação seu primeiro navio dedicado, o "Explorer N° 1". A embarcação foi entregue oficialmente no Porto de Yantai, na província de Shandong, no dia 10 de janeiro, antes de iniciar sua viagem inaugural a partir do porto de logística internacional de Xiaomi, Shenzhen, na China.

O "Explorer N° 1", que leva a identificação da BYD, dá um impulso à capacidade logística internacional da companhia em momento de recursos limitados no transporte marítimo global. Medindo 199,9 metros de comprimento, a embarcação do tipo roll-on/roll-off foi construída com recursos pioneiros em tecnologias de construção naval ecológicas.

A embarcação bicomustível tem capacidade para transportar sete mil veículos e é movida preferencialmente a GNL (gás natural liquefeito).

Nos próximos dois anos, espera-se que mais sete embarcações se juntem à frota, todas integrando a tecnologia de bateria de armazenamento de energia da BYD e sistemas de gerador de eixo, incorporando a visão da BYD para uma era de transporte marítimo mais verde.

Wang Junbao, gerente geral da Divisão Corporativa da BYD, destacou que o setor de veículos de energia limpa da China atingiu um marco histórico no ano anterior, com vendas e produção superiores a nove milhões de unidades, contribuindo significativamente para a mobilidade verde global. O lançamento do "Explorer N° 1" marca um passo fundamental para a BYD na expansão nos mercados estrangeiros. A empresa planeja não apenas implantar esses navios para suas próprias operações, mas também prestar serviços a outras montadoras de veículos.

Em 2023, a BYD exportou 242.765 veículos, um crescimento anual de 334,2%. As vendas anuais totais subiram para mais de 3,02 milhões de unidades, solidificando o status da BYD como a principal vendedora mundial de veículos de energia limpa. Hoje, a operação da BYD abrange seis continentes, envolvendo mais de 70 países e regiões em todo o mundo, chegando a mais de 400 cidades.

A BYD chegou ao Brasil em 2015, quando inaugurou sua primeira fábrica de montagem de chassis de ônibus 100% elétricos em Campinas (SP). Em 2017, abriu uma segunda fábrica, também em Campinas, para a produção de módulos fotovoltaicos. Para abastecer a frota de ônibus elétricos, a empresa iniciou, em 2020, a operação de sua terceira fábrica no Brasil, no Polo Industrial de Manaus (PIM), dedicada à produção de baterias de fosfato de ferro-lítio (LiFePO4).

Em novembro de 2021, deu o primeiro passo para o início da comercialização de automóveis de passeio no país e hoje já conta com cinco modelos lançados e uma rede consolidada de concessionárias em operação. Em abril de 2022, a BYD Energy inaugurou novas instalações e uma completa linha de módulos fotovoltaicos no mercado brasileiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/01/2024*

### **GOVERNO SANCIONA PL QUE TRATA DA REGULAÇÃO DA PRATICAGEM**

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15/01/2024 - 17:07*



### Arquivo/Divulgação

Texto aprovado no Congresso em dezembro permite participação da Antaq em comissões para emitir parecer sobre preços, quando convocadas pela Marinha

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou, na tarde desta segunda-feira (15), o projeto de lei 757/2022 que trata da regulação técnica e econômica da praticagem. O substitutivo do PL aprovado no Congresso, em dezembro, permite a possibilidade de participação da Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em comissões temporárias quando convocadas pela autoridade marítima, que acumulará o papel de regulador técnico e econômico da praticagem.

De acordo com o texto, o preço do serviço continuará 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. 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).

Outra mudança é que critérios de segurança da navegação presentes nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-311/DPC) agora ganham força de lei. A praticagem acredita que esse ponto evitará questionamentos ao poder discricionário da Marinha, como visto nos últimos anos.

Pela lei aprovada, a Marinha poderá conceder isenção de praticagem a comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira de até 100 metros de comprimento, com pelo menos dois terços da tripulação brasileira. Outro critério para a concessão é a exigência prévia de análise risco, atestando não haver perigo à navegação. Hoje, a Marinha concede a chamada 'Pilotage Exemption Certificate' (PEC) a comandantes de navios de até 92 metros.

A lei também traz a obrigatoriedade do serviço para as embarcações com mais de 500 de arqueação bruta (AB), exceto as previstas em regulamento da autoridade marítima e as classificadas, exclusivamente, para operar na navegação interior com bandeira brasileira, como é o caso dos comboios de balsas.

Desde a aprovação do substitutivo na Câmara, armadores de longo curso e de cabotagem e a própria Marinha criticaram 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'.

A Praticagem do Brasil considera que a lei sancionada moderniza a regulação técnica e econômica da praticagem. Em nota, a categoria destacou que o texto final foi resultado de uma discussão de uma década no Congresso, com a matéria sendo aprovada por unanimidade na Câmara e no Senado, encerrando um ciclo de insegurança jurídica sobre a atividade.

A avaliação dos práticos é que houve um esforço coletivo de agentes setoriais e parlamentares para sobre os sistemas de praticagem no Brasil e no mundo, como também sobre os pilares comuns de segurança da navegação. "Como resultado, temos os melhores padrões regulatórios da atividade, que refletem o índice mínimo de incidentes em nossas águas", comentou o prático Bruno Fonseca, presidente da Praticagem do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 15/01/2024

### FROTA DE APOIO OFFSHORE AUMENTA PARA 420 EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 15/01/2024 - 18:57



#### Arquivo/Divulgação

Levantamento mais recente Abeam/Syndarma contabilizou 368 barcos de apoio com bandeira nacional e 52 de bandeiras estrangeiras, com incorporação de 4 embarcações em relação ao mês anterior

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) encerrou novembro passado com um total de 420 embarcações, quatro unidades a mais do que no mês anterior e mesma quantidade registrada em igual período de 2022. 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 368 embarcações de bandeira brasileira (88%) e 52 de bandeira estrangeira (12%), ante 367 brasileiras e 49 estrangeiras na posição de outubro de 2023. Em novembro de 2022, a frota era composta por 377 embarcações de bandeira brasileira e 43 de bandeira estrangeira, totalizando 420 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 74 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

De acordo com a publicação, a frota em novembro era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 196 barcos, uma unidade a mais do que em outubro. Outros 15% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 61 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) passaram de 59 para 61 embarcações no período (15%), 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 19 MPSVs (multipropósito). Os demais segmentos de supplies somam uma fatia de 4%.

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 44 barcos de apoio de bandeira brasileira, uma a mais do que em outubro, segue na segunda posição nesta última atualização. Segundo o relatório, 25 embarcações de bandeira brasileira faziam parte da frota da Tranship em novembro, assim como no mês anterior. A Wilson Sons Ultratug teve a mesma quantidade de embarcações no período, repetindo outubro.

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 novembro, 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: 15/01/2024

## CDFMM PRIORIZA R\$ 6,5 BILHÕES PARA SETOR NAVAL E PROJETO DE INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15/01/2024 - 16:07



### Arquivo/Divulgação

*Montante aprovado na última reunião do conselho do FMM de 2023 inclui mais de R\$ 4 bilhões para construção de embarcações de apoio marítimo e mais de R\$ 900 milhões em reparos, docagens e modernizações*

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou aproximadamente R\$ 6,5 bilhões em prioridades para novos projetos do setor naval e de infraestrutura aquaviária, na 54ª reunião ordinária, realizada em dezembro. Um dos destaques foi o segmento de apoio marítimo, com R\$ 4,8 bilhões priorizados, dos quais R\$ 4,2 bilhões para a CMN Offshore Brasil voltados à construção de 10 embarcações de apoio marítimo, classe PSV 5.000 TPB, modelo 'Damen Green Ethanol', no estaleiro da Wilson Sons, no Guarujá (SP). Outros R\$ 570,3 milhões foram priorizados para a Starnav e são referentes à construção de duas embarcações de apoio marítimo, classe PSV-5.000, modelo 'multipurpose DBL Green Line', no estaleiro do grupo, Detroit Brasil (SC), com valor total de R\$ 570,3 milhões.

No segmento 'Apoio à navegação', foram priorizados R\$ 165,6 milhões para a Wilson Sons construir 3 rebocadores ASD 2312 de 70 TTE (tração estática), com FiFi, no estaleiro do grupo. A Marlin Serviços Ambientais obteve prioridade, no valor total de R\$ 87,6 milhões, para a construção de 12 embarcações, sendo 2 rebocadores de 800 HP, 8 rebocadores de 1.200 HP, e 2 rebocadores de 2.000 HP, no estaleiro São Miguel (RJ). Já a Transdourada Navegação recebeu prioridade do CDFMM para a construção de 4 empurradores fluviais 2.400 HP, no estaleiro Juruá (AM), com valor total de R\$ 50,2 milhões.

A Transdourada Navegação também conquistou prioridade para a construção de uma balsa guindaste 3.749 TPB com capacidade para 800 toneladas/hora, uma estação de transbordo de carga (ETC) flutuante 4.590 TPB com capacidade para 600 toneladas/hora, 16 balsas graneleiras box 2.187 TPB, 32 balsas graneleiras racked 2.048 TPB, no estaleiro Juruá, com valor total de R\$ 300,3 milhões.

### Infraestrutura aquaviária

A Transdourada recebeu ainda uma prioridade para a construção de um sistema de fundeio, composto por dois conjuntos de poitas, âncoras, boias e amarras, sendo um para fundeio de navios classe Panamax e outro para fundeio de até dois comboios com 20 balsas graneleiras cada, no estaleiro Juruá, com valor total de R\$ 13,8 milhões.

### Estaleiros

A Mega Construções e Reparos Navais recebeu prioridade do CDFMM para a construção do estaleiro de reparos navais no Distrito Industrial de Icoaraci, Belém (PA), com valor total de R\$ 35,5 milhões. Já a INC — Indústria Naval Catarinense Ltda apresentou projeto para a execução de ampliação e modernização no estaleiro localizado em Navegantes (SC) e teve aprovado prioridade que totaliza R\$ 48,4 milhões.



O CDFMM aprovou ainda mais de R\$ 900 milhões em prioridades para manutenção e upgrades, dos quais R\$ 608,2 milhões voltados para reparos e docagens e R\$ 351 milhões para modernizações, conforme resumo abaixo. Os projetos foram apresentados pelas empresas Asgaard Bourbon, Bram Offshore, CBO, OceanPact e Wilson Sons.

### Reparo/Docagem

**Empresa: CBO Serviços Marítimos;**

Projeto: docagem de 4 PSV 3000 (CBO Alessandra, CBO Carolina, CBO Renata e CBO Valentina), 3 PSV 4500 (CBO Energy, CBO Ipanema E CBO Supporter) e 1 RSV (CBO Isabella);  
Estaleiro: Aliança (RJ);  
Valor total: R\$ 181 milhões;

**Empresa: CBO**

Projeto: docagem de 5 PSVs 4500 (CBO Bianca, CBO Itajaí, CBO Oceana, REM Mistral, SIDDIS Sailor) e 01 PSV 3000 (CBO Aliança);  
Estaleiro: Aliança (RJ);  
Valor total: R\$ 87,9 milhões;

**Empresa: Asgaard Bourbon Navegação**

Projeto: docagem do AHTS Geonísio Barroso;  
Estaleiro: Dock Brasil (RJ);  
Valor total: R\$ 24,4 milhões;

**Empresa: Asgaard Bourbon**

Projeto: docagem do AHTS Yvan Barreto;  
Estaleiro: Dock Brasil (RJ);  
Valor total: R\$ 21,1 milhões;

**Empresa: Wilson Sons**

Projeto: reparo com docagem/ classificação de 31 embarcações do tipo rebocador;  
Estaleiro: Wilson Sons (SP);  
Valor total: R\$ 246,3 milhões;

**Empresa: Oceanpact**

Projeto: manutenção e reparo do OSRV Macaé e do RSV Parcel de Manuel Luis;  
Estaleiro: São Miguel (RJ);  
Valor total: R\$ 21,9 milhões;

**Empresa: Oceanpact**

Projeto: manutenção e reparo do RSV Parcel das Paredes e docagem do RSV Parcel dos Meros;  
Estaleiro: na empresa OWLL Empreendimentos Portuários;  
Valor total: R\$ 5 milhões;

**Empresa: Bram Offshore**

Projeto: reparo dos PSVs Eland e Bram Buccaneer;  
Estaleiro: Navship (SC);  
Valor total: R\$ 20,6 milhões

### Modernização

Empresa: Bram Offshore

Projeto: modernização de 3 AHTS, denominadas Bram Atlas, Bram Titan e Mr. Chafic;  
Estaleiro: Navship (SC);  
Valor total: R\$ 27,4 milhões;

**Empresa: CBO Serviços Marítimos**

Projeto: modernização dos OSRV CBO Rio e CBO Vitória, do PSV 3000 CBO Alessandra, do AHTS 21000 CBO Endeavour e do PSV 4500 CBO Ipanema;  
Estaleiro: Aliança (RJ);  
Valor total: R\$ 103,4 milhões;

### **Empresa: CBO**

Projeto: modernização de 5 AHTS 18000 (CBO Bossa Nova, CBO Parintins, CBO Xavantes, CBO Iguaçú, CBO Cabrália) e 3 PSVs 3000 (CBO Anita, CBO Bianca e CBO Campos);  
Estaleiro: Aliança (RJ)  
Valor total: R\$ 220,2 milhões.

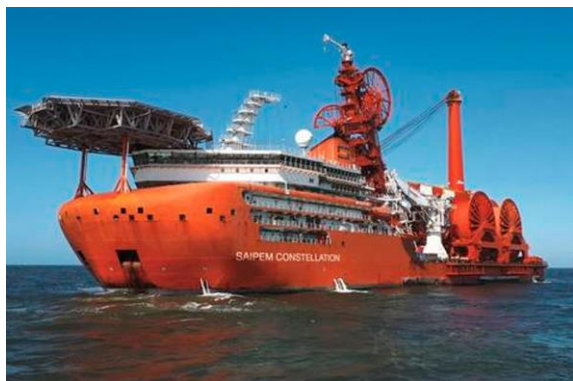
A resolução do CDFMM com a relação de prioridades, publicada no Diário Oficial da União, na última semana, já está em vigor e tem vigência de 450 dias.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/01/2024*

## **SAIPEM É IMPEDIDA DE FIRMAR CONTRATOS PÚBLICOS POR DOIS ANOS**

*Da Redação OFFSHORE 13/01/2024 - 19:55*



A Controladoria Geral da União (CGU) suspendeu a italiana Saipem e a sua subsidiária Saipem do Brasil de firmar contratos com a administração pública por dois anos. A decisão decorre da decisão final no processo administrativo instaurado contra as empresas com base em apontadas irregularidades na adjudicação de um contrato de gasoduto em 2011.

A sanção não tem impacto nos projetos em andamento no Brasil, disse a Saipem em comunicado, acrescentando que apelaria da decisão.

A empresa italiana informou ter ganho dois contratos offshore no Brasil e na Guiana no valor total de cerca de US\$ 1,9 bilhão.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/01/2024*

## **MSC AMPLIA DISTÂNCIA SOBRE A MAERSK EM 1,5 MILHÃO DE TEUS**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 13/01/2024 - 19:36*



A entrega do novo navio “MSC Orsola”, de 16.550 TEUs, permitiu à MSC se distanciar

Dois anos depois de ultrapassar a Maersk como transportadora marítima de contêineres, a MSC aumentou a distância em relação à sua rival dinamarquesa e tem agora 1,5 milhões de TEUs a mais de capacidade do que a companhia marítima sediada em Copenhague. A entrega em 4 de janeiro do novo navio de 16.550 TEUs, o “MSC Orsola”, permitiu à MSC atingir esta cifra, que quase iguala a dimensão da Evergreen, segundo a Alphaliner.

A MSC havia ultrapassado a Maersk em 1 milhão de TEUs em julho de 2023. A frota foi ampliada recentemente em 22 navios porta-contêineres recém-construídos, a maioria unidades de 24.000 TEUs, 16.000 TEUs e 15.000 TEUs. E também com a aquisição de cerca de 25 navios usados.

A MSC soma em sua uma frota 5,6 milhões de TEUs, de acordo com dados da Alphaliner. A Maersk conta com 4,1 milhões de TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/01/2024

## PETROBRAS INICIA MEDIÇÕES E ESTUDOS EÓLICOS NO PRÉ-SAL

Da Redação OFFSHORE 13/01/2024 - 19:23



*Pesquisa fornecerá avanços científicos em análise de dados para subsidiar eventuais projetos de eólica offshore no campo de Búzios e Mero*

A Petrobras, Shell Brasil, TotalEnergies, CNPC e CNOOC e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) iniciaram uma série de medições eólicas em alto-mar, na região do pré-sal. A coleta dos primeiros dados acontece no Campo de Búzios, na Bacia de Santos e, este ano, será ampliada para o Campo de Mero. O objetivo é coletar dados inéditos e de alta qualidade sobre o comportamento dos ventos

da região para subsidiar futuros projetos de eólica offshore no pré-sal. A pesquisa faz parte do Projeto Ventos de Libra, um investimento de R\$ 8 milhões que prevê o desenvolvimento de tecnologia para realização de estudos e criação de metodologias de análise de ventos, além de avaliar a viabilidade técnica de instalações eólicas na área.

A Petrobras é hoje a empresa com maior potencial em projetos de geração eólica offshore em estudos do país, em capacidade protocolada junto ao Ibama, além de apostar em pesquisa e desenvolvimento para viabilizar projetos inovadores em eólica offshore. Uma das propostas promissoras é o Ventos de Libra, que busca avaliar o potencial de integração entre sistemas eólicos offshore e projetos de produção de petróleo na região do pré-sal.

“Trata-se de mais uma iniciativa com viés de desenvolvermos conhecimento e capacitação no segmento de eólicas offshore, de grande potencial no Brasil, desta vez com envolvimento de importantes parceiros no pré-sal e do setor acadêmico, representado por instituições de renome, destaca o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates.

Os dados de vento são essenciais para o dimensionamento estrutural das turbinas eólicas e a caracterização do regime de ventos de uma região. Mas a pesquisa vai além. O projeto busca desenvolver avanços científicos em modelagem do vento, metodologia de medição de dados, aprimoramento de modelos, redução de incertezas e riscos para implantação de projetos eólicos flutuantes em regiões de águas ultraprofundas. Os resultados irão subsidiar as próximas etapas de desenvolvimento, visando a avaliação de implantação de turbinas eólicas associadas a sistemas de produção de óleo e gás na região.

“As tecnologias empregadas nesse projeto multidisciplinar serão capazes de avaliar o potencial eólico offshore na região do pré-sal e contribuir para a elevação do padrão tecnológico nacional,” avalia o diretor de Exploração e Produção da Petrobras, Joelson Mendes. “Os projetos eólicos offshore consistem em um grande desafio científico e tecnológico, ampliado pelas condições que se apresentam na região do pré-sal, a cerca de 200 quilômetros da costa, em profundidades d’água de até 2 mil metros”, observa.

O diretor de Transição Energética e Sustentabilidade, Maurício Tolmasquim, ressalta que “projetos desta natureza podem indicar potenciais caminhos para continuarmos avançando na descarbonização das nossas atividades, em linha com o que já anunciamos no nosso Plano Estratégico”.

### Avaliação do potencial eólico

A estação de medição de ventos foi instalada no navio-plataforma P-75, que é do tipo FPSO (unidade flutuante que produz, armazena e transporta petróleo), no bloco de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. A tecnologia consiste em um sistema de medições de sensoriamento remoto do tipo Lidar (Light Detection and Ranging). O equipamento dispõe ainda de outros sensores para fornecer subsídios aos estudos de aprimoramento dos métodos de medição de dados eólicos offshore. Os dados serão acumulados e transmitidos diretamente do FPSO P-75 para o Centro de Pesquisas, Desenvolvimento e Inovação da Petrobras, o Cenpes, e serão avaliados por um período de três anos. No projeto está prevista a instalação de mais um equipamento, este ano, em outra plataforma do pré-sal, no Campo de Mero.

“As campanhas de medição não são novidade para a Petrobras. Há uma década a empresa iniciou estudos de viabilidade para implantação da atividade eólica offshore, com a instalação da primeira torre anemométrica, capaz de medir características do vento, no mar do Brasil em uma plataforma instalada em águas rasas no litoral do estado do Rio Grande do Norte”, lembra o diretor de Engenharia e Tecnologia e inovação da Petrobras, Carlos Travassos. Já as primeiras medições no campo de Mero se deram em 2019, em caráter de teste curto, a bordo do FPSO "Pioneiro de Libra".

### Projeto multidisciplinar

O projeto Ventos de Libra é liderado pela engenheira Cristiane Lodi, que coordena o projeto pela Petrobras e pelo consórcio de Libra, e a professora Adriane Prisco Petry, da UFRGS, que coordena o NIEPIEE (Núcleo de Integração de Estudos, Pesquisa e Inovação em Energia Eólica). O Núcleo, da UFRGS, inclui especialistas do Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC) e Universidade Federal do Rio Grande (Furg). Ao todo, a equipe multidisciplinar associada do NIEPIEE reúne cerca de 50 pesquisadores, além de especialistas do Cenpes.

O Consórcio de Libra é operado pela Petrobras (38,6%) em parceria com a Shell Brasil (19,3%), TotalEnergies (19,3%), CNPC (9,65%), CNOOC (9,65%) e Pré-Sal Petróleo S.A. – PPSA (3,5%), que exerce papel de gestora do Contrato de Partilha de Produção e representa a União na área não contratada.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/01/2024*

## PORTO DO ITAQUI LIDERA CRIAÇÃO DE ALIANÇA PARA DESCARBONIZAÇÃO DE PORTOS BRASILEIROS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/01/2024 - 19:16*



O Porto do Itaqui lidera uma discussão que pode resultar, nos próximos meses, na Aliança para Descarbonização de Portos Brasileiros. A iniciativa visa reunir portos, empresas e organizações para discutir e promover a redução de emissões de gases de efeito estufa no setor portuário e aquaviário brasileiro. A Aliança é inspirada na Alianza Net Zero Mar, formada por portos espanhóis.

A proposta é criar um espaço de diálogo e colaboração entre os diferentes atores do setor para compartilhar experiências, desenvolver projetos e propor políticas públicas que contribuam para a descarbonização. “Um sonho que está iniciando.

Nossa expectativa é criar um espaço democrático para troca de informações e experiências, ajudando o setor portuário a se preparar para um dos maiores desafios da atualidade: mudanças climáticas”, disse a gerente de meio ambiente do Porto do Itaqui, Luane Lemos. A primeira reunião da Aliança reuniu mais de 35 participantes, entre representantes de portos, associações, empresas, terminais, sindicatos, órgãos públicos, startups e interessados.

“As oportunidades atuais são muitas, uma vez que o Brasil sediará a COP30 e a possibilidade da atração de investimentos e políticas públicas voltadas para o tema são reais”, disse o presidente do Porto do Itaquí, Gilberto Lins. “Somos o primeiro porto público brasileiro a implantar um planifério descarbonização, o que deve acontecer até novembro deste ano. Então, para que possamos estimular o posicionamento do setor portuário e marítimo nessa área, estamos convidando parceiros para fundar esta iniciativa conosco.”

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/01/2024*

## PORTO DO PECÉM FINALIZA 2023 COM ALTA DE 16% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/01/2024 - 19:10*



O Porto do Pecém fechou 2023 com ótimo resultado na sua movimentação de contêineres. Quebrando seu recorde, o terminal portuário cearense movimentou 482.930 TEUs ao longo do ano, um crescimento de 16% na comparação com 2022.

O recorde anterior, estabelecido em 2022, era de 417.132 TEUs. Em unidades, foram 283.624 contêineres movimentados em 2023, aproximadamente 36 mil a mais do que no ano anterior.

No total, a movimentação acumulada do Porto do Pecém atingiu 17.389.922 toneladas em 2023, das quais 10.939.932 toneladas foram provenientes do desembarque de cargas, enquanto outras 6.122.060 toneladas foram oriundas de embarques. O resultado corresponde a um crescimento de 2% na comparação com a movimentação registrada ao longo do ano de 2022.

Entre as cargas movimentadas no Porto do Pecém ao longo de 2023, o maior destaque foi o granel sólido, em especial minérios, escórias e combustíveis minerais. A carga containerizada também teve participação importante no acumulado do ano, assim como a carga solta.

“Superamos todos os recordes anteriores com um nível sem precedentes de movimentação de carga containerizada. Nosso esforço, juntamente com nossos clientes, parceiros, prestadores de serviços e a eficiência operacional do complexo, nos permitiu movimentar maiores volumes de carga, reforçando a nossa posição como um dos principais terminais portuários do Norte e Nordeste do Brasil”, celebrou André Magalhães, diretor comercial do Complexo do Pecém.

Somente em dezembro de 2023, foram movimentados 56.906 TEUs no Porto do Pecém, o melhor resultado obtido em um único mês ao longo de toda a história do terminal. O segundo melhor resultado mensal também foi registrado no ano passado, no mês de outubro, quando 55.162 TEUs foram movimentados. Até 2023, o Pecém jamais tinha movimentado mais de 50 mil TEUs em um mês.

“Nosso objetivo é alcançar meio milhão de contêineres em 2024. Por cinco meses consecutivos, batemos recordes históricos. Isso também se deve ao imenso trabalho das equipes, aos projetos de painéis solares que compuseram parte desse sucesso, novas linhas marítimas, cabotagem, exportação de frutas e o apoio fundamental da nossa equipe de operações na otimização do pátio durante a seca do Rio Amazonas”, acrescenta André Magalhães.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/01/2024*

## ARTIGO - IMPACTOS DO EU ETS NO COMÉRCIO EXTERNO BRASILEIRO

*Por Camila Mendes Vianna Cardoso e Paulo Campos Fernandes OPINIÃO 13/01/2024 - 18:57*



Entrou em vigor em 1º de janeiro de 2024, para o setor de transporte marítimo, as regras do EU ETS (Sistema de Comércio de Emissões da União Europeia. Em inglês “European Union Emissions Trading System”). O EU ETS tem aplicação no Espaço Econômico Europeu, composto pelos países membros da União Europeia, Islândia, Liechtenstein e Noruega, não importando a bandeira que o navio que escala portos na região arvora.

Os requisitos da EU STS se aplicam a empresa de navegação, podendo este ser armador, empresa gestora comercial ou afretador a casco nu, conforme estabelecido no certificado de cumprimento do ISM Code do navio.

O EU ETS contempla embarcações com arqueação bruta igual ou superior 5.000 toneladas, que transportem carga ou passageiros para fins comerciais. No entanto, a partir de 2025 o EU ETS passará a incluir navios de carga geral com arqueação bruta entre 400 e 5.000 toneladas, que transportam carga para fins comerciais.

O EU ETS é um sistema “cap and trade” de licenças para emissões de GEE (gases de efeito estufa) de instalações das empresas. O sistema estabelece o limite máximo para a quantidade anual de emissões de GEE que podem ser emitidos pelas instalações e setores participantes, incluindo navios (“cap”). Além disso, as empresas deverão fazer a compensação financeira de suas emissões (“trade”) por meio da aquisição de Licenças na European Energy Exchange. As Licenças são oferecidas por meio de leilões (mercado primário) ou por negociações bilaterais (“mercado secundário”).

Inicialmente o EU ETS incluirá apenas as emissões de CO<sub>2</sub>. No entanto, a partir de 2026, o EU ETS também incluirá metano (CH<sub>4</sub>) e óxido nitroso (N<sub>2</sub>O).

É importante destacar que o EU ETS já está em vigor para outros setores econômicos desde 2008. No que concerne às viagens, estarão sujeitos ao EU ETS 100% das emissões de GEE em viagens e escalas dentro do Espaço Econômico Europeu e 50% das emissões em viagens dentro ou fora da referida região.

Além disso, as embarcações do tipo porta-contêineres que param em portos de transbordo fora do Espaço Econômico Europeu, mas a menos de 300 milhas náuticas de um porto da citada área, deverão incluir 50% das emissões da viagem para esse porto.

De forma a preparar a indústria para o cumprimento da EU ETS, está previsto um aumento progressivo da quantidade total de emissões de GEE a serem compensadas, iniciando-se com 40% das emissões para o ano de 2024, aumentando para 70% em 2025 e para 100% a partir de 2026.

O EU ETS estabelece que até o dia 30 de abril de cada ano, as empresas de navegação deverão enviar o relatório de emissões de GEE ocorridas no Espaço Econômico Europeu, no ano anterior, de cada embarcação sob a responsabilidade da empresa. Até o dia 30 de setembro de cada ano, as empresas deverão devolver a Autoridade do EU ETS as Licenças adquiridas para compensar as emissões realizadas.

A multa por emissões em excesso ao limite permitido é de € 100,00 por tonelada de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) emitido, devendo ainda a empresa adquirir Licenças referente ao excesso e devolvê-las a Autoridade do EU ETS.

As empresas que não realizarem a devolução de Licenças à Autoridade do EU ETS por dois ou mais períodos consecutivos poderão ter todos os navios sob sua responsabilidade impedidos de operar no Espaço Econômico Europeu.



O custo de aquisição de Licenças representa despesa significativa para empresas de navegação, razão pela qual os contratos de transporte marítimo e afretamento passarão a incluir cláusulas para repassar estes custos aos embarcadores ou afretadores, conforme o caso.

Os contratos de compra e venda de mercadorias nas modalidades CIF, CFR ou DAP, que escalam portos localizados no Espaço Econômico Europeu, seja de exportação ou importação, também estão sujeitos ao repasse de custos com a Licenças. Esta exposição a custos envolve tanto as mercadorias que são transportadas em contêineres como aquelas transportadas a granel líquido ou sólido.

As empresas de transporte marítimo em contêineres na linha Europa-Brasil passaram a cobrar dos embarcadores o encargo de EU ETS, que consiste em um valor cobrado por contêiner, para compensar o custo que o transportador terá com a aquisição de licenças.

Em relação aos contratos de afretamento por período, a BIMCO publicou a cláusula ETS - EMISSION TRADING SCHEME ALLOWANCES CLAUSE FOR TIME CHARTER PARTIES 2022 que estabelece que cabe ao fretador monitorar as emissões e informá-las mensalmente ao afretador. Por sua vez, cabe ao afretador providenciar a aquisição das Licenças e transferi-las ao fretador tempestivamente.

Por outro lado, no tocante aos contratos de afretamento por viagem, a BIMCO publicou recentemente três cláusulas que endereçam de forma distinta o atendimento aos requisitos da EU ETS, ficando as partes livres para negociar qualquer uma das cláusulas.

A cláusula ETS – EMISSION SCHEME FREIGHT CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES 2023 estabelece que no preço do frete já estão incluídos os custos que o fretador terá para aquisição das Licenças relativas à viagem contratada e sua devolução à Autoridade do EU ETS.

Por sua vez, a cláusula ETS – EMISSION SCHEME SURCHARGE CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES 2023 estabelece um valor em separado para os custos que o fretador terá para aquisição das Licenças e sua posterior devolução, cobrado na forma de um encargo. O encargo deverá ser pago pelo afretador na mesma data do pagamento do frete.

Por fim, a cláusula ETS – EMISSION SCHEME TRANSFER OF ALLOWANCES CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES 2023 estabelece que caberá ao afretador providenciar a aquisição das Licenças, cuja quantidade deverá constar na cláusula. Caberá ao afretador transferir as referidas Licenças ao fretador na data do pagamento do frete. Como não poderia deixar de ser, o fretador é responsável para devolver as Licenças à Autoridade do EU ETS. A cláusula contém ainda uma provisão alternativa para estabelecer procedimento para que a quantidade de Licenças a ser transferida seja feita não em bases estimadas, mas sim conforme o realizado.

A utilização de qualquer uma destas cláusulas requer grande esforço negocial das partes para pactuar sobre a quantidade de Licenças a serem consideradas bem como no valor do seu preço unitário. Destaca-se ainda que é viável fazer uma combinação das cláusulas para que uma das partes tenha opção de escolher qual dos métodos será utilizado.

Deve ser lembrado que os custos com as Licenças de EU ETS tendem a aumentar uma vez que a partir de 2026 haverá necessidade de se obter Licenças para 100% das emissões e porque passarão a ser consideradas as emissões de CH4 e N2O. Vale lembrar que embora a quantidade de emissões por tonelada de combustível destes gases seja reduzida, o seu impacto no efeito estufa é significativamente maior do que aquele gerado pelo CO2, sendo as Licenças valoradas em toneladas de CO2 equivalente.

Esta tendência de elevação de custos deve fazer com que armadores, afretadores e embarcadores busquem soluções conjuntas de longo prazo para fazer frente ao EU ETS e a outros regulamentos com conteúdo semelhante que eventualmente possam entrar em vigor em outros países e regiões.



Estas soluções envolvem investimentos nos navios para instalação de equipamentos com tecnologias para redução de emissões ou para uso de combustíveis alternativos. Tais medidas implicam redistribuição das obrigações e riscos que as partes assumem habitualmente nos contratos, envolvendo assim estreita cooperação dos envolvidos.

Como se pode ver, regras como as do EU ETS trazem grande desafio para o comércio externo brasileiro, uma vez que a sua competitividade está exposta a custos cada vez maiores. Nesse sentido, cabe as empresas revisarem seus modelos de negócios e suas estratégias de contratação de transporte marítimo.



***Autores Camila Mendes Vianna Cardoso, advogada, é sócia do Kincaid Mendes Vianna Advogados***

***Paulo Campos Fernandes é advogado no Kincaid Mendes Vianna Advogados***

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 13/01/2024

## MARINHA INCORPORA SUBMARINO 'HUMAITÁ'

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 13/01/2024 - 18:33



A Marinha do Brasil incorporou na sexta-feira (12) o segundo dos quatro submarinos convencionais previstos no Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub).

A solenidade de incorporação do "Humaitá" (S41) foi realizada na Base de Submarinos da Ilha da Madeira. O submarino opera com propulsão diesel-elétrica.

O projeto, fruto de parceria estratégica e cooperação tecnológica com a França, cumpriu um extenso e rigoroso calendário de testes de aceitação no porto e no mar e está pronto para iniciar sua vida operativa na Esquadra brasileira.

O ministro da Defesa, José Mucio Monteiro, destacou que a condução competente do Prosub é digna de um reconhecimento especial, pois suas "entregas" não apenas ampliam e fortalecem o Poder Naval, mas também porque elevam a projeção do Brasil como um "ator" cada vez mais relevante no cenário internacional.

"Este fortalecimento de nossas Forças Armadas é que garante as condições para o país manter sua tradicional postura pacífica no complexo ambiente das Relações Internacionais. Uma Marinha forte é essencial para o funcionamento de nossa economia, tendo em vista que é em nossa Amazônia Azul que trafegam 95% das nossas exportações e importações. Há muitas riquezas a se proteger no mar, que podem se traduzir em mais prosperidade e dignidade para o povo brasileiro", disse o ministro.

O comandante da Marinha, almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, explicou que foi um passo bastante audacioso que o país deu com a assinatura da parceria estratégica em 2008. "Os quatro submarinos convencionais atendem precipuamente a uma transferência de tecnologia que nos possibilita construir um submarino convencionalmente armado com propulsão nuclear, que certamente permitirá ao país um nível de interlocução compatível com a estatura político-estratégica do Brasil. O país precisa ter condições de monitorar e exercer a proteção das nossas riquezas", afirmou.

De acordo com o diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, almirante de Esquadra Petronio Augusto Siqueira de Aguiar, a Marinha conta, a partir de agora, com mais um moderno submarino para atuar em prol da garantia da soberania do Estado brasileiro. "É um



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 008/2024  
Página 82 de 82  
Data: 15/01/2024  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

investimento para a sociedade brasileira, em soberania e em tecnologia. Já foram gerados mais de 20 mil empregos diretos e cerca de 40 mil empregos indiretos. Além disso, as riquezas da nossa Amazônia Azul ainda são incalculáveis, bem como sua inegável relevância estratégica para os interesses nacionais. Estamos falando de algo grandioso e de extrema importância para o futuro do nosso país”.

Durante a cerimônia, ocorreu a assinatura do Termo de Armamento do Submarino, pelo ministro de Estado da Defesa, pelo comandante da Marinha, pelo chefe do Estado-Maior da Armada, pelo diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, pelo comandante de Operações Navais, pelo comandante do Submarino e pelo presidente da Itaguaí Construções Navais (ICN), que formalizou a incorporação do submarino “Humaitá” à Armada e sua transferência para o Setor Operativo da Marinha.

Projetado pela empresa francesa Naval Group, com a participação de engenheiros e técnicos brasileiros, e construído pela ICN, o “Humaitá” tem capacidade de permanecer até 80 dias em patrulha, sendo contemplado com um sistema de propulsão e geração de energia que, conjugado com recursos de redução de ruídos de alta tecnologia, conferem elevado poder de ocultação — a principal característica de um submarino.

O “Humaitá” foi o segundo construído no Brasil. O processo de capacitação da primeira tripulação durou cerca de dois anos e dividida em três etapas: preliminar, em terra e a bordo. Na capacitação preliminar e em terra, a tripulação foi submetida a um conjunto de aulas teóricas e exercícios em simuladores específicos, visando conhecer o submarino detalhadamente. Na capacitação no mar, os treinamentos visam a obtenção de conhecimento da condução dos sistemas e equipamentos, bem como de sua operação segura. A tripulação do S41 foi a primeira a ser capacitada nas etapas de treinamento em terra e a bordo pelo Centro de Instrução e Adestramento Almirante Áttila Monteiro Aché.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/01/2024*



## MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPIING.COM](http://MERCOSHIPPIING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 15/01/2024*