

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 015/2024
Data: 26/01/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS REGISTRA RECORDE HISTÓRICO COM MOVIMENTAÇÃO DE 173,3 MILHÕES DE TONELADAS EM 2023.....	4
EXCLUSIVO: TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TEM NOVO PROJETO; OBRAS COMEÇAM EM 2025	4
PRATICAGEM: SEGURANÇA JURÍDICA E ESTABILIDADE REGULATÓRIA	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	8
CONTÊINERES CRESCEM 8% EM SALVADOR.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
AVIAÇÃO - NOTA À IMPRENSA: MINISTÉRIO ACOMPANHA PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DA GOL LINHAS AÉREAS.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	10
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO PRORROGA PRAZO PARA REALIZAÇÃO DE EXAME TOXICOLÓGICO	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – A CIDADE, O PORTO E A ZPE	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Brumadinho 1</i>	12
<i>Brumadinho 2</i>	12
<i>Brumadinho 3</i>	12
<i>Brumadinho 4</i>	12
<i>Block train</i>	12
AEROPORTOS - MPOR QUER SOLUÇÃO DO TCU ATÉ MARÇO SOBRE PLANO NACIONAL DE AVIAÇÃO REGIONAL.....	12
MUNDO CORPORATIVO - GOL ENTRA COM PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL NOS EUA	13
NACIONAL - TCU AUTORIZA GOVERNO A PROSSEGUIR COM RENOVAÇÕES DAS CONCESSÕES DE DISTRIBUIDORAS	14
REGIÃO NORDESTE - TANQUE DE PETRÓLEO EXPLODE E DEIXA QUATRO FERIDOS EM REFINARIA PERNAMBUCANA	15
PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS CRESCE 6,7% E ALCANÇA NOVO RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	16
REGIÃO SUL - SECRETÁRIO DE PORTOS VISITA COMPLEXOS DE SC E DEBATE PROJETOS DE EXPANSÃO	17
INTERNACIONAL - AUTORIDADE PORTUÁRIA AVANÇA EM OBRAS NAS VIAS PORTUÁRIAS DE LEIXÕES	18
INTERNACIONAL - CRISE NO MAR VERMELHO: TRÁFEGO CAIU 22% NA REGIÃO, AFIRMA UE	19
NACIONAL – ESPECIAL SANTOS 478 ANOS	19
ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – LOGÍSTICA - SANTOS ESPERA ABRIGAR UMA ZPE ATÉ O ANO QUE VEM.....	20
ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – TRANSPORTE - SOLUÇÃO PARA DIMINUIR GARGALOS, NOVA PISTA PLANALTO-PORTO ENSAIA SAIR DO PAPEL	22
ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – ECONOMIA - PARQUE VALONGO JÁ ATRAI ATENÇÃO DE POTENCIAIS INVESTIDORES	23
ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – INFRAESTRUTURA E TURISMO 1 - SANTOS VIVE EXPECTATIVA POR LIGAÇÃO SECA COM GUARUJÁ	26
ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – INFRAESTRUTURA E TURISMO 2 - AUTORIDADES E SETOR PRIVADO TORCEM POR TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS	27
ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – ENTREVISTA - ROGÉRIO SANTOS PREFEITO DE SANTOS.....	28
PORTO DE SUAPE - COMPLEXO DE SUAPE CONTRATA SERVIÇO DE INTELIGÊNCIA PARA AUXILIAR EM DECISÕES ESTRATÉGICAS	30
JORNAL O GLOBO – RJ	31
LULA DESISTE DE EMPLACAR MANTEGA COMO CEO DA VALE; EX-MINISTRO DEVE DIVULGAR CARTA.....	31
FAZENDA DESCARTA ISENÇÃO FISCAL SOBRE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO E RESISTE A COLOCAR DINHEIRO NO FUNDO DE AJUDA A AÉREAS	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
SUZANO CHEGA AOS 100 ANOS COM INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS E CORRIDA PARA REDUZIR CUSTO DE PRODUÇÃO	34
LULA NUNCA IRIA SE DISPOR A INTERFERIR NA VALE, DIZ MINISTRO APÓS TENTATIVA DE EMPLACAR MANTEGA	37
OPINIÃO - PEC NEGOCIADA POR CAMPOS NETO DEVE REFORÇAR BLINDAGEM DO BC CONTRA INTERFERÊNCIAS DO GOVERNO.....	38
LULA VETA R\$ 4,2 BI EM EMENDAS LIGADAS A OBRAS E TRATOR, AS PREFERIDAS DOS PARLAMENTARES; VEJA LISTA.....	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	41
GOVERNO DISCUTE FUNDO DE ATÉ R\$ 6 BI PARA AÉREAS	41
FT: OPERADORAS CHINESAS VEEM ‘OPORTUNIDADE’ DE NEGÓCIOS NA ROTA DO MAR VERMELHO	42
PORTAL PORTOS E NAVIOS	44
COM DÍVIDA BILIONÁRIA, NOVA RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA OSX É CONSIDERADA DESAFIADORA	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 015/2024
Página 3 de 47
Data: 26/01/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

DPC DIVULGA TABELA COM VALORES DE FREQUÊNCIA MÍNIMA DAS FAINAS DE PRATICAGEM	46
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	47
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	47

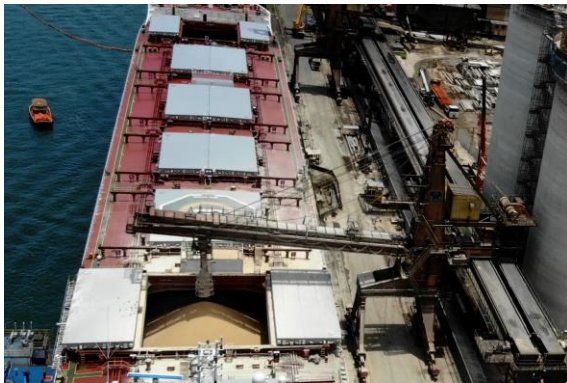


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS REGISTRA RECORDE HISTÓRICO COM MOVIMENTAÇÃO DE 173,3 MILHÕES DE TONELADAS EM 2023

Crescimento em soja, açúcar e contêiner impulsiona resultados. Volume anual foi 6,7% maior que o de 2022

Por: ATribuna.com.br



Os embarques cresceram 9,6%, totalizando 130 milhões de toneladas, e os desembarques caíram 1,2%, somando 43,3 milhões de toneladas, em relação a igual período de 2022 Foto: Divulgação

O Porto de Santos atingiu a marca histórica de 173,3 milhões de toneladas movimentadas em 2023. O volume é 6,7% maior que o de 2022, quando o maior complexo portuário do Hemisfério Sul operou 162,4 milhões de toneladas.

Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), os embarques cresceram 9,6%, totalizando 130 milhões de toneladas, e os desembarques caíram 1,2%, somando 43,3 milhões de toneladas, em relação a igual período do ano anterior.

Ainda de acordo com a gestora do complexo portuário santista, o desempenho expressivo de dezembro contribuiu para o recorde histórico anual. O último mês de 2023 registrou 15,6 milhões de toneladas de cargas operadas, 29,1% a mais em relação a dezembro de 2022.

“O resultado de dezembro demonstra que há espaço para crescimento da operação no Porto de Santos, que com planejamento e organização se mantém como o principal porto do País”, declarou o presidente da APS, Anderson Pomini.

Os dados registrados pela gestora do Porto apontam que a safra recorde de grãos e cana-de-açúcar, juntamente com a recuperação da movimentação de contêineres no Porto de Santos, foram decisivos para o crescimento.

Em dezembro, os granéis sólidos movimentaram 2,4 milhões de toneladas a mais do que em dezembro de 2022. Os aumentos de 428% na movimentação de soja (584 mil toneladas) e 70,5% de açúcar (998 mil toneladas) puxaram os resultados.

As operações de contêineres também registraram um crescimento expressivo no último mês do ano, 23,7% maior, com 4,74 milhões de toneladas movimentadas, e 15,5% de aumento em TEU (medida padrão equivalente a um contêiner de 20 pés). A carga containerizada registrou queda no total do ano, mas vem se recuperando e em dezembro igualou ao movimento máximo dos últimos três anos.

O fluxo de navios ao longo do ano passado foi de 5.452 atracações, uma alta de 5% em relação às 5.191 registradas nos 12 meses de 2022.

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

Data: 26/01/2024

EXCLUSIVO: TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TEM NOVO PROJETO; OBRAS COMEÇAM EM 2025

Ele passa a ser subterrâneo e não terá participação do Governo de SP. Edital será lançado no segundo semestre

Por: *Bárbara Farias*



Túnel imerso será instalado 21 metros abaixo da linha d'água no canal de navegação do Porto de Santos Foto: Projeção/Autoridade Portuária de Santos

O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, já tem um novo projeto do túnel Santos-Guarujá, que, agora, passa a ser imerso (subterrâneo). Outra novidade é que a União definiu que o túnel será licitado por parceria público-privada (PPP). O novo projeto exclui a participação do Governo do Estado de São Paulo. As mudanças foram reveladas pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, em entrevista exclusiva para A Tribuna- na qual garantiu que “a obra sai do papel” e dentro do cronograma, com lançamento do edital previsto para o segundo semestre deste ano e início das obras em 2025.

Segundo o presidente da APS, Anderson Pomini, o novo projeto conceitual do túnel imerso já foi elaborado e apresenta pequenas alterações em comparação ao antigo projeto da extinta empresa estadual Desenvolvimento Rodoviário (Dersa S.A.). “O traçado permanece o mesmo, com modificações sutis nas duas embocaduras, para adequar o Cais da Marinha, e na saída, na Prainha, que se conectará à Rodovia Cônego Domênico Rangoni e, por sua vez, ao Aeroporto de Guarujá. Do lado de Santos, haverá uma desapropriação na área da sede portuária”.

Pomini confirmou que o projeto será tocado pelo Governo Federal sem a participação do Governo do Estado e que não haverá atrasos no cronograma já definido para o lançamento do edital ainda neste ano, com início das obras em 2025. “A obra sai porque é prioritária para o Governo Federal. Tanto é que foi inserida no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e conta com 50% do orçamento. A obra sai independentemente das figuras que poderão ou não aderir, apoiar ou participar”, garantiu.

“O cronograma está bem avançado. Neste ano, nós cuidaremos das questões formais. Já contratamos uma empresa que está cuidando da modelagem jurídica e econômica, acionamos o Ibama (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) para que faça a expedição das licenças ambientais que serão exigidas no momento certo, faremos audiências públicas e o envio de todos esses estudos ao Tribunal de Contas da União (TCU). A publicação do edital está prevista para o segundo semestre; a assinatura do contrato, no final deste ano ou no começo do próximo”, contou o presidente administrativo do Porto de Santos.

Fases da obra

Pomini explicou que a construção do túnel abrange três fases. A primeira etapa consiste na instalação do canteiro de obras na Margem Esquerda, no lado de Guarujá, abaixo do linhão, onde serão construídas as três placas pré-moldadas, que são as paredes do túnel. A segunda fase envolve a execução da dragagem e a terceira e última, o aprofundamento e a fixação das placas, ou seja, a implementação do túnel por baixo do mar. É a mesma técnica de imersão que está sendo utilizada para conectar a Dinamarca à Alemanha”.

O presidente da APS acrescentou que, “hoje, o calado é de 15 metros, podendo chegar a 17 metros; o teto do túnel estará a 21 metros de profundidade, contados a partir da linha d’água”.



Traçado do túnel permanece o mesmo no canal do Porto, mas com nova conexão viária à Rodovia Cônego Domênico Rangoni e ao Aeroporto de Guarujá Foto: Projeção/Autoridade Portuária de Santos

PPP

A modelagem jurídica e econômica de parceria público-privada (PPP) será elaborada pela Fundação Vanzolini, cuja contratação foi anunciada pela APS em 21 de dezembro. “Em fevereiro, a empresa deverá apresentar o seu cronograma de trabalho, para iniciar os estudos necessários. A proposta de modelagem de contrato do túnel deverá ser apresentada entre abril e maio”, informou Pomini.

“A consultoria vai nos dizer qual será o valor da obra mais atraente para o mercado, definindo qual será a fatia de recursos públicos, o prazo de contrato que possibilite ao investidor recuperar o seu investimento e ter o seu lucro e o valor do pedágio a ser cobrado dos caminhões. Nós exigimos tarifa social para os veículos leves”, afirmou.

Pomini observou que o formato escolhido por PPP reduz o trâmite burocrático. “A PPP dispensa um projeto elaborado em sua plenitude, exige apenas e tão somente um projeto conceitual, que nós já temos. O que é um projeto conceitual? Onde começa e onde termina o túnel. Quais são as premissas? Tarifa social, sem desapropriações e outras exigências que foram tiradas da comissão que está aberta com ampla participação da sociedade. A PPP dispensa a entrega de um projeto finalizado, bastando apenas um conceitual”.

Licença ambiental

Quanto às licenças ambientais, Pomini explicou a necessidade da liberação por um órgão ambiental federal. “Mais de 70% da obra exigem dragagem e, por estar localizada dentro da poligonal do Porto, (o licenciamento ambiental) é de competência do Ibama”.

Participação do Governo do Estado

Quanto à participação do Governo do Estado, Pomini esclareceu que “vinha sendo costurada pelo próprio Governo Federal e, inclusive, o ministro Silvio Costa Filho se empenhou bastante no assunto, porque nós partimos do princípio de que há a necessidade de envolver todos os agentes políticos para a construção dessa obra. A participação da sociedade como um todo, principalmente das instituições, é muito bem-vinda”.

Contudo, Pomini salientou que “a nossa ideia é que o Governo do Estado foque nas obras de conexão ao Porto, principalmente a terceira pista Planalto-Santos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/01/2024

PRATICAGEM: SEGURANÇA JURÍDICA E ESTABILIDADE REGULATÓRIA

A atuação da praticagem no dia a dia portuário apresenta características peculiares

Por: Eliane Octaviano

O serviço de praticagem é atividade consagrada desde os primórdios e envolve o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao comandante de uma embarcação nos procedimentos de

manobra náutica e na navegação. A razão fundamental da atividade de praticagem é conferir maior eficiência e segurança à navegação, garantindo a salvaguarda da vida humana, a preservação do meio ambiente e a proteção do patrimônio público e privado sob interferência do tráfego aquaviário no interior de áreas ou zonas de praticagem.



A razão fundamental da atividade de praticagem é conferir maior eficiência e segurança à navegação Foto: APS/Divulgação

Trata-se de atividade de gerenciamento de riscos baseada no conhecimento dos acidentes e pontos característicos de áreas marítimas realizadas, essencialmente, em trechos da costa, em baías, portos, estuários de rios, lagos, rios, lagos, rios, terminais e canais e em consonância as normativas vigentes. A atuação da praticagem apresenta características peculiares: o caráter local, a ausência de vínculo empregatício e o controle

efetuado pelo Estado que regula a atividade e determina as zonas e áreas obrigatórias ou facultativas.

Uma das questões mais polêmicas no mundo marítimo se refere aos valores do serviço de praticagem. Em comparação internacional, alguns especialistas apontam que o Brasil apresenta um dos maiores custos de praticagem do mundo e há alguns anos algumas medidas foram tomadas, como a criação da Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (Cnap), com o objetivo de propor metodologia de regulação econômica da praticagem e estabelecer os preços máximos do serviço em cada zona de praticagem, além de vários projetos de lei versarem sobre a regulação econômica dos serviços de praticagem.

O Projeto de Lei 757/2022 foi aprovado na íntegra e sem vetos em 15 de janeiro, sendo sancionada a Lei Federal 14.813/24 para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem. O texto altera a Lei Federal 9.537/97, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário (conhecida como Lesta) em águas sob jurisdição nacional e a Lei Federal 10.233/01, que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Dentre as alterações significativas da Lesta, destaca-se a polêmica questão da fixação dos preços dos serviços de praticagem.

Nos termos dos novos dispositivos, o Comando da Marinha poderá formar e presidir uma comissão temporária para fixar — em caráter extraordinário, excepcional e temporário — os valores do serviço. A regulação econômica deverá privilegiar a livre negociação entre as partes e em caráter excepcional e provisório, por período não superior a 12 meses, prorrogável por igual período. A comissão - paritária e de natureza consultiva - será instituída por provocação de uma das partes contratantes (armador ou praticagem) e constituída pela Autoridade Marítima, representantes da entidade prestadora de serviço de praticagem, do armador tomador de serviços de praticagem e da Antaq.

A fixação está condicionada à hipótese de garantia da ininterruptabilidade dos serviços, ou quando comprovado o abuso de poder econômico ou a defasagem dos valores da praticagem. As novas regras já têm sido alvo de intensa polêmica. Enquanto muitos destacam a importância das novas regras, que conferirão segurança jurídica e estabilidade regulatória, há especialistas que afirmam que as medidas solidificam o monopólio dos serviços de praticagem no Brasil e torna ainda mais distante uma regulação econômica efetiva e eficiente dos preços de praticagem.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/01/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA CONTÊNERES CRESCEM 8% EM SALVADOR

Entre os fatores que vêm impulsionando a movimentação de contêineres no porto de Salvador estão investimentos em modernização de equipamentos e processos, ganhos operacionais que trazem vantagens para os clientes, a seca no Rio Amazonas e uma atuação comercial cada vez mais agressiva

Por Fernando Ítalo

A movimentação no terminal de contêineres do Porto de Salvador, o Tecon Salvador (Wilson Sons), bateu recorde ano passado e cresceu 8%. O terminal atingiu a marca histórica de 400.839 TEUs (unidade de contêiner), 29.212 a mais que o volume registrado em 2022 (371.627 TEUs). É o nível mais alto em 23 anos de operação da unidade de negócio.



Algodão, frutas, papel e celulose estão entre as cargas que impulsionaram a movimentação de contêineres no porto baiano em 2023/Tecon Salvador (Divulgação)

O recorde anual anterior aconteceu em 2021, quando o Tecon Salvador movimentou 376.366 TEUs. Na análise por sentido da carga, o primeiro lugar ficou com as exportações (incremento de 94.291 TEUs), seguidas pela cabotagem (+81.962), importação (+68.827), transbordo (+66.567) e remoções (+23.636).

Diretor-executivo do Tecon Salvador, Demir Lourenço destaca que “a região Nordeste, em especial a Bahia, vem sendo uma importante provedora de soluções para os atuais gargalos logísticos no país, considerando desafios como a seca na região Amazônica, que deslocou parte das cargas da área para os portos nordestinos”.

“O Porto de Salvador, diante das suas condições naturais de navegabilidade e localização privilegiada, desponta na liderança regional na modalidade de navegação com escalas em portos de mais de um país, chamada de longo curso, o que tem contribuído para alavancar nosso terminal”, analisa.

Demir Lourenço destaca ainda que “o terminal de contêineres baiano é uma das instalações mais competitivas na América do Sul, potencializada pelos constantes investimentos nas melhorias das nossas instalações e que vêm contribuindo para obtermos recordes seguidos em nossas operações”.

Segundo ele, “entre os portos do Nordeste, o Tecon Salvador é responsável por 41% dos contêineres do comércio exterior, o que coloca o terminal numa posição estratégica para as relações comerciais internacionais da região e do Brasil”.



Contêineres em alta: Demir Lourenço ressalta papel estratégico do Tecon Salvador para a economia regional e do país/Foto: Divulgação (Wilson Sons)

Contêineres: Tecon Salvador amplia agressividade
Além dos investimentos em equipamentos, melhorias operacionais para aumento de produtividade, captação



de novas rotas marítimas e seca no rio Amazonas, outro fator que explica o crescimento da movimentação de contêineres em Salvador é uma atuação comercial cada vez mais agressiva em setores como o agronegócio, por exemplo.

O Tecon Salvador vem ampliando a presença nas exportações, entre outros produtos, de algodão e frutas frescas. “Esse é o resultado de um trabalho comercial forte nessas áreas, dedicado a aumentar o fluxo de cargas”, afirma Demir Lourenço.

No caso do algodão, houve um salto de 235% ano passado, de 964 TEUs em 2022 para 3.228 TEUs. A responsável por esse incremento é Matopiba, nova fronteira do agronegócio brasileiro, formada por terras do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. A região já ocupa a posição de segunda maior produtora de algodão do Brasil, atrás apenas de Mato Grosso, além de responder por 10% da safra de soja.

Os principais mercados de destino do algodão exportado em Salvador são a Ásia (Paquistão, Bangladesh, China, Indonésia e Vietnã) e a Eurásia (Turquia).

As frutas, por sua vez, representaram 11,33% do volume de contêineres. Houve um incremento de 103% na movimentação, impulsionado por cargas oriundas do norte de Minas Gerais, Sergipe e de diferentes regiões da Bahia e Pernambuco, com destaque o Vale do São Francisco.

Papel e celulose também são destaque

No setor industrial, papel e celulose, commodities tradicionais da Bahia, foram o destaque, com 29% de participação no total de contêineres movimentado.

Nas importações, as cargas mais expressivas foram químicos diversos (17,2%) e peças para o setor de energia solar (13%).

Com o avanço das produções de energias renováveis no Nordeste e novos parques eólicos previstos para implantação na Bahia, a tendência é que esse segmento amplie a movimentação no Tecon Salvador. O estado tem atualmente 54 usinas eólicas em construção e 211 em projetos ainda não iniciados.

Na cabotagem (navegação costa a costa entre portos brasileiros), o setor de plásticos e polímeros diversos puxou o crescimento (17,5%), seguido de químicos (16,4%) e arroz oriundo predominantemente do Rio Grande do Sul (14,2%)

Principais destinos são China e EUA

Conectado por linhas marítimas semanais para a China e Estados Unidos, o Tecon Salvador vem incrementando os embarques para esses países. Os dois gigantes da economia global são os principais destinos das cargas exportadas pelo terminal.

O mercado chinês responde por 27% dos contêineres com exportações e o norte-americano por 26%. A China também lidera as importações feitas pelo terminal, com 48% dos contêineres de produtos importados.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 26/01/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AVIAÇÃO - NOTA À IMPRENSA: MINISTÉRIO ACOMPANHA PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DA GOL LINHAS AÉREAS

Empresa garante manutenção dos serviços aos passageiros



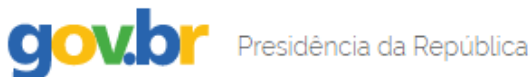
O Ministério de Portos e Aeroportos está acompanhando o plano de reestruturação apresentado hoje pela companhia aérea Gol e trabalhando junto à empresa e à ANAC para garantir a manutenção dos serviços prestados à população, como já assegurado pela própria companhia.

A pandemia do Covid-19 impactou fortemente o setor aéreo em todo o mundo, o que exigiu a adoção de medidas de apoio de governos de diversos países para atenuar o prejuízo causado às empresas aéreas. Infelizmente, no Brasil, estas medidas não foram adotadas na gestão anterior, mesmo com a existência de recursos no Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

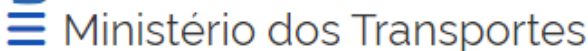
Assim como aconteceu com outras grandes empresas aéreas no mundo que entraram no Chapter 11 (LATAM, DELTA, United, Aeroméxico, etc), o Ministério espera que o Plano de reestruturação da Gol fortaleça a empresa, aumentando cada vez mais sua capacidade de investimentos para melhor atender a população.

Vale ressaltar que o Governo Federal vem atuando ao lado das companhias aéreas para buscar soluções estruturantes que visem o fortalecimento do setor: como a criação de um novo Fundo Nacional de Aviação (crédito), a redução do preço do QAV e da judicialização, entre outros pontos. O Governo trabalha de maneira coletiva com as companhias no país, pensando cada vez mais na ampliação da aviação que permitirá que mais brasileiros possam viajar pelo Brasil.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 26/01/2024



Presidência da República



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO PRORROGA PRAZO PARA REALIZAÇÃO DE EXAME TOXICOLÓGICO

“Para não prejudicar motoristas de boa-fé, decidimos oferecer mais esse período de regularização, que acreditamos ser o suficiente para extinguir essa demanda”, informa o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão

Deliberação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicada na edição desta sexta-feira (26) do Diário Oficial da União prorroga o prazo para realização de exame toxicológico em todo o país. “Para não prejudicar os motoristas de boa-fé, decidimos oferecer mais esse período de regularização, que acreditamos ser o suficiente para extinguir essa demanda”, informa o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

Confira a íntegra da publicação aqui.

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/deliberacao-n-272-de-25-de-janeiro-de-2024-539859599>

Como vai funcionar?

Conforme o texto, assinado pelo ministro dos Transportes e presidente do Contran, Renan Filho, condutores das categorias C, D e E que ainda não regularizaram a situação deverão fazê-lo, de forma escalonada. Os períodos de regularização levarão em conta o mês de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH):

- Condutores com validade da CNH entre janeiro e junho terão até 31 de março de 2024 para realizar o exame toxicológico;
- Condutores com validade da CNH entre julho e dezembro terão até 30 de abril de 2024 para realizar o exame toxicológico.



Multa pesada

Com a medida, motoristas flagrados dirigindo veículo das categorias C, D ou E com o exame toxicológico vencido por mais de 30 dias serão multados a partir de 1ª de maio, caso a validade da CNH expire entre janeiro e junho. As multas começam a ser aplicadas em 31 de maio, se a CNH vencer entre julho e dezembro.

De acordo com levantamento realizado pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) em 20 de janeiro 1.214.903 motoristas das categorias C, D e E em todo Brasil ainda não fizeram o exame toxicológico. A penalidade de multa para as infrações prevista na Lei 14.599/2023, é de natureza gravíssima (cinco vezes) no valor de R\$ 1.467,35 e sete pontos na CNH.

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

Data: 26/01/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A CIDADE, O PORTO E A ZPE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A proposta da Prefeitura de Santos de implantar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) na cidade representa uma iniciativa estratégica para expandir as economias local, estadual e, claro, nacional, aproveitando a presença do maior porto da América do Sul em seu território. Comemorando seus 478 anos, Santos almeja consolidar-se como um polo de produção voltado para a exportação, seguindo um modelo que tem se mostrado eficaz em outros países.

As ZPEs são reconhecidas internacionalmente como ferramentas eficientes para estimular as exportações e trazer benefícios econômicos significativos. Ao criar uma área de livre comércio destinada a empresas focadas na produção de bens para exportação, Santos busca alinhar-se às regras estabelecidas pela Organização Mundial do Comércio, promovendo negócios globais e impulsionando o desenvolvimento econômico.

O apoio do vice-presidente da República e ministro do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, representa um passo importante para a concretização desse projeto. Sua influência e aposta na aproximação com a Cidade são elementos-chave para obter a aprovação da ZPE.

Os estudos em andamento para definir o perfil de indústrias com potencial para serem instaladas no complexo são um passo crucial. A escolha da Área Continental de Santos, distante de áreas urbanas e com acessibilidade rodoferroviária, mostra uma abordagem cuidadosa na seleção do local, levando em consideração fatores logísticos e ambientais.

Uma ZPE dinâmica, com a possibilidade de expansão, representa um ambiente propício para o desenvolvimento sustentável. A ênfase em atividades industriais de baixo impacto ambiental, alto valor agregado e alta tecnologia ressalta o compromisso das autoridades com uma nova economia, capaz de diversificar a carteira de exportações do Porto de Santos.

Além dos benefícios econômicos, a criação de uma ZPE pode gerar oportunidades significativas de emprego, contribuindo para a formação de uma mão de obra qualificada na região. A experiência de ZPEs em outros estados, como a de Pecém no Ceará, mostra o potencial para criar empregos diretos e indiretos em larga escala.

A iniciativa da Prefeitura de Santos em buscar a implantação de uma ZPE demonstra visão estratégica e busca alinhar o desenvolvimento econômico local aos padrões internacionais. A sinergia entre porto, indústria e cidade é evidente nesse projeto, e, se bem executado, pode



revolucionar a economia não apenas de Santos, mas de toda a Baixada Santista, e impulsionar ainda mais o crescimento do Estado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 26/01/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

BRUMADINHO 1

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), cobrou uma maior agilidade da Justiça na responsabilização dos envolvidos na tragédia de Brumadinho (MG). E também defendeu melhorias na atividade de mineração. As declarações ocorreram nessa quinta-feira, dia 25, quando o caso completou cinco anos. Nessa data, em 2019, a barragem do Córrego do Feijão, da Vale, se rompeu, matando 272 pessoas. A Justiça ainda analisa a responsabilidade dos 16 réus no episódio.

BRUMADINHO 2

Em sua conta na plataforma X (novo nome do Twier), Silveira defendeu uma mineração mais segura. “Iniciei meu trabalho à frente do MME pautando minhas ações por uma mineração séria, segura, que reduz os impactos nas comunidades. E vemos importantes conquistas, como a instituição da PNAB (Política Nacional dos Atingidos por Barragens), que garantirá os direitos dos atingidos. Não descansaremos até a responsabilização dos envolvidos. Nossos recursos naturais devem servir ao povo, não o contrário”, escreveu.

BRUMADINHO 3

A data também foi lembrada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Nessa quinta-feira, ele criticou a Vale. Em sua conta oficial no X, ele destacou que “a Vale nada fez para reparar a destruição causada. É necessário o amparo às famílias das vítimas, recuperação ambiental e, principalmente, fiscalização e prevenção em projetos de mineração, para não termos novas tragédias como Brumadinho e Mariana”.

BRUMADINHO 4

As manifestações do presidente Lula e do ministro Alexandre Silveira ocorrem exatamente no momento em que ambos vêm defendendo mudanças no comando da mineradora, indicando o nome do ex-ministro da Fazenda Guido Mantega (PT) para a presidência. Silveira, inclusive, tem ligado para acionistas da companhia pedindo apoio a Mantega.

BLOCK TRAIN

A Louis Dreyfus Company (LDC), uma das principais traders globais de soja e outras commodities agrícolas, realizou uma operação inédita na Ferrovia Norte-Sul. Foi um “block train”, expressão utilizada quando um cliente contrata uma composição inteira para transportar suas cargas, destaca a Brado Logística, responsável pelo serviço. O transporte da LDC envolveu um trem com 58 vagões, carregados com 116 contêineres de 40 pés, carregando um total de 2,9 mil toneladas de algodão em pluma de Anápolis (GO) até o Porto de Santos (SP), onde a carga, vinda do Oeste da Bahia, será embarcada para a China.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 26/01/2024

AEROPORTOS - MPOR QUER SOLUÇÃO DO TCU ATÉ MARÇO SOBRE PLANO NACIONAL DE AVIAÇÃO REGIONAL

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, o intuito do programa é alavancar o setor
Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redebenews.com.br



Em 2023 foram investidos R\$ 1,2 bilhão em aeroportos regionais, e a expectativa é de que nos próximos cinco anos venham cerca de R\$ 5 bilhões de recursos do setor privado (Crédito: Divulgação)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, espera que o Tribunal de Contas da União (TCU) possa autorizar o Plano Nacional de Aviação Regional até o final do mês de março, período que marca o feriado religioso da Semana Santa.

De acordo com Costa Filho, serão mais de 100 aeroportos novos ou requalificados. Apenas no Amazonas serão oito novos terminais. O ministro ressaltou que o intuito do programa é alavancar a aviação regional. “A gente espera em dois meses uma posição do TCU, pois isso significa mais de R\$ 10 bilhões em investimentos em aeroportos no Brasil”, disse o ministro.

De acordo com o Ministério, em 2023 foram investidos R\$ 1,2 bilhão. O ministro afirmou que a expectativa é de que nos próximos cinco anos sejam investidos cerca de R\$ 5 bilhões de recursos do setor privado. As declarações foram dadas durante encontro com jornalistas nesta semana em Brasília.

“Isso vai fazer com que cada vez a gente possa ter melhores aeroportos estruturados para podermos levar mais infraestrutura para receber bem não só o turista brasileiro, como o turista internacional, como também todos nós brasileiros que viajamos pelo Brasil”, afirmou Silvio Costa Filho.

O plano de aviação regional foi apresentado pelo ministro ainda em novembro para o presidente do TCU, Bruno Dantas. Na ocasião, o integrante da Corte afirmou que o TCU vai fornecer o suporte necessário ao Ministério de Portos e Aeroportos para as ações. “Estamos sempre disponíveis para dar orientações e apoiá-los na execução”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

MUNDO CORPORATIVO - GOL ENTRA COM PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL NOS EUA

Medida também vale para as subsidiárias da empresa, que tem dívidas estimadas em R\$ 20 bilhões
Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redebnews.com.br



Segundo a Gol, o objetivo do pedido de recuperação é reestruturar as obrigações financeiras a curto prazo e os voos permanecem operando conforme o programado (Crédito: Marcelo Camargo/Agência Brasil)

Com dívidas estimadas em R\$ 20 bilhões, a companhia aérea Gol entrou com um pedido de recuperação judicial nos Estados Unidos. A solicitação foi feita na quinta-feira, dia 25, e a medida também vale para as subsidiárias da empresa.

A Gol informou que os voos permanecem operando conforme o programado e as passagens aéreas continuam em vigor. Segundo a empresa, o objetivo é reestruturar as obrigações financeiras a curto prazo.

“O processo pretende otimizar a Gol para sustentar o crescimento. Não devemos reduzir as aeronaves em serviço. O foco é endereçar os passivos durante esse período e organizar o fluxo daqui para frente”, afirmou o CEO da empresa, Celso Ferrer, em conversa com jornalistas.

O programa Smiles também não sofrerá alterações. A pedido de advogados da companhia, o pedido foi feito no Tribunal de Falências dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York.

Segundo a Gol, a empresa garantiu um financiamento de US\$ 950 milhões para apoiar os negócios, mas a ajuda precisa de aprovação judicial. O aporte será feito pelo grupo Ad Hoc de Bondholders que possui investimento em títulos de dívidas

“A companhia buscará acesso a esse financiamento como parte da audiência do Primeiro Dia com o Tribunal dos EUA, prevista para os próximos dias”, disse em nota a Gol.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/01/2024

NACIONAL - TCU AUTORIZA GOVERNO A PROSEGUIR COM RENOVAÇÕES DAS CONCESSÕES DE DISTRIBUIDORAS

Vinte companhias têm os seus contratos de concessão vencendo no período entre 2025 e 2031

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebene.com.br



As distribuidoras têm o controle exclusivo de vender eletricidade para casas, pequenos negócios e indústrias de menor porte. Por isso, a energia delas é a mais cara no Brasil (Crédito: Divulgação/Copel)

O Tribunal de Contas da União (TCU) permitiu que o Ministério de Minas e Energia (MME) prossiga com os processos de renovação de concessões das distribuidoras de energia elétrica no Brasil. A decisão terá impacto em pelo menos 20 empresas, que possuem acordos com vencimentos previstos entre

2025 e 2031. A partir de 2032, mais 33 concessionárias terão seus contratos chegando ao fim.

A medida foi tomada de maneira unânime na quarta-feira, dia 24, após a corte de contas avaliar que a motivação do MME atende aos interesses públicos, são economicamente viáveis e demonstram eficiência e eficácia.

Atualmente, as distribuidoras de energia têm o controle exclusivo de vender eletricidade para as casas, pequenos negócios e indústrias de menor porte. Isso faz com que a energia delas seja a mais cara no Brasil. O despacho reforça a legitimidade do Poder Executivo em publicar decretos com diretrizes contratuais, visando promover previsibilidade e estabilidade ao setor elétrico.

O MME iniciará discussões com a Casa Civil para estabelecer diretrizes para a eventual renovação das concessões. O desafio agora reside na definição de regras que aliviam a carga para os consumidores residenciais, que historicamente arcam com custos decorrentes de decisões governamentais e regulatórias.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, ressaltou a relevância de se estabelecerem critérios rigorosos para a renovação das concessões. “Essas diretrizes englobarão cláusulas técnicas e econômicas necessárias à entrega de boa qualidade no serviço de distribuição de energia elétrica para a sociedade brasileira”, afirmou.

O relator do processo no TCU, ministro Antonio Anastasia, determinou que o MME faça acompanhamento individualizado dos processos de renovação, observando critérios como materialidade, relevância, oportunidade, risco e tempestividade. O Tribunal de Contas da União

anunciou que acompanhará de perto cada caso, enquanto o Governo Federal busca soluções para a complexa equação do setor elétrico brasileiro.

Impacto na conta de luz

A medida tem um grande impacto, pois, dependendo de como for implementada, os consumidores residenciais no Brasil podem experimentar uma redução nas contas de luz. A renovação das concessões de distribuição envolve grandes grupos do setor elétrico, como Enel, CPFL, Neoenergia, Equatorial, Energisa e Light. A energia que essas distribuidoras vendem custa de 20% a 30% mais caro do que aquela comprada no mercado livre.

No mercado livre, os consumidores têm a liberdade de escolher de qual empresa comprar energia elétrica. No entanto, eles recebem a energia em alta tensão. Esse mercado é acessível a diversos tipos de consumidores, exceto aqueles do mercado cativo, composto principalmente por casas e residências que utilizam energia em baixa tensão. No mercado cativo, os clientes têm a limitação de adquirir energia repassada de uma distribuidora específica.

O caso estava em análise desde o ano passado, mas em 13 de dezembro de 2023, foi retirado de pauta a pedido do ministro da Casa Civil, Rui Costa, e do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

A decisão do TCU recebeu apoio da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (Abradee), que classificou como “positiva e acertada” a medida. A associação destacou que a prorrogação das concessões assegura a continuidade do serviço, redução tarifária e melhoria na qualidade para os consumidores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

REGIÃO NORDESTE - TANQUE DE PETRÓLEO EXPLODE E DEIXA QUATRO FERIDOS EM REFINARIA PERNAMBUCANA

Obras no equipamento haviam sido retomadas no último dia 18 e o local do acidente estava em manutenção

Por VANESSA PIMENTEL vanessa.pimentel@redebenews.com.br

Uma explosão em um tanque de petróleo na Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Ipojuca, Pernambuco, feriu quatro trabalhadores na tarde desta quinta-feira (25). A Petrobras informou que o acidente ocorreu por volta das 15h30 e os trabalhadores foram rapidamente socorridos e encaminhados a unidades de saúde.



As obras na refinaria, que estavam paralisadas desde 2015, foram retomadas no último dia 18 de janeiro em cerimônia que contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

De acordo com a Petrobras, a explosão aconteceu durante uma manutenção em um tanque e foi causada por "um fagulhamento seguido de chama, rapidamente controlada". Reprodução/WhatsApp

De acordo com a Petrobras, a explosão aconteceu durante uma manutenção em um tanque e foi causada por “um fagulhamento seguido de chama, rapidamente controlada”. Os quatro trabalhadores feridos foram atendidos na refinaria e encaminhados para avaliação médica externa, enquanto equipes internas da Rnest foram acionadas e atuaram para controlar a ocorrência.

Um dos homens feridos, de 41 anos, foi levado pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) para o Hospital Hapvida do Cabo de Santo Agostinho, mas a família não autorizou a divulgação do estado de saúde dele.

Os outros três feridos foram levados para o Hospital Dom Helder Câmara e para o Hospital da Restauração – sendo que dois estão internados na Unidade de Queimados com quadro de saúde estável.

A Petrobras afirmou em nota que as causas serão investigadas e “as unidades de produção da Refinaria operam normalmente, sem outros impactos”.

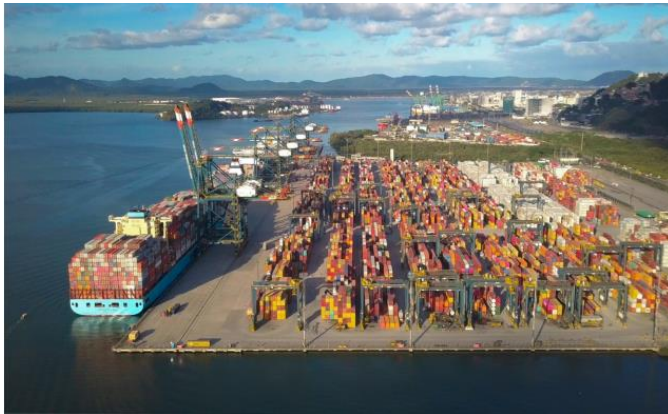
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS CRESCE 6,7% E ALCANÇA NOVO RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Com dados divulgados de dezembro, complexo movimentou 173,3 milhões de toneladas em 2023

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebenews.com.br



Em dezembro de 2023, o Porto de Santos registrou a movimentação de 15,6 milhões de toneladas de cargas, um aumento de 29,1% em relação ao mesmo período de 2022 (Crédito: Divulgação/APS)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) divulgou os dados referentes à movimentação de cargas no complexo marítimo em dezembro de 2023. Com o resultado, impulsionado pela movimentação de contêineres, o Porto de Santos alcançou no ano passado a marca de 173,3 milhões de toneladas movimentadas, um

novo recorde anual do cais santista.

No último mês de 2023, o Porto de Santos registrou a movimentação de 15,6 milhões de toneladas de cargas. O resultado foi bastante expressivo em comparação ao mesmo período de 2022, quando houve crescimento de 29,1%.

Os dados registrados pela Autoridade Portuária apontam que a safra recorde de grãos e cana-de-açúcar, juntamente com a recuperação da movimentação de contêineres foram decisivos para o crescimento.

“O resultado de dezembro demonstra que há espaço para crescimento da operação no Porto de Santos que, com planejamento e organização, se mantém como principal porto do país”, afirmou o diretor-presidente da APS, Anderson Pomini.

Em dezembro, os grãos sólidos movimentaram 2,4 milhões de toneladas a mais do que em dezembro de 2022. Boa parte devido ao aumento na movimentação de soja (+584 mil toneladas, +428%) e açúcar (+998 mil toneladas, +70,5%).

Na movimentação de contêineres, o crescimento no mês também é expressivo. Em toneladas, foram 23,7% de aumento (total de 4,74 milhões de toneladas) e 15,5% de aumento em TEUs (medida padrão equivalente a um contêiner de 20 pés).

A carga containerizada registrou queda no total do ano, mas vem se recuperando e em dezembro igualou ao movimento máximo dos últimos três anos.

Acumulado do ano

No ano, conforme projetado, o Porto de Santos marcou seu recorde histórico, com a movimentação de 173,3 milhões de toneladas, número 6,7% maior que o recorde anterior, registrado em 2022, quando foram 162,4 milhões de toneladas de cargas pelo complexo.

Os embarques cresceram 9,6%, com o total de 130 milhões, e os desembarques registraram queda de 1,2% (43,3 milhões).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/01/2024

REGIÃO SUL - SECRETÁRIO DE PORTOS VISITA COMPLEXOS DE SC E DEBATE PROJETOS DE EXPANSÃO

Alex Ávila se reuniu com a diretoria dos portos de Imbituba e São Francisco do Sul

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redenenews.com.br



Segundo Ávila, o encontro teve como objetivo ouvir as demandas do segmento portuário no estado e, principalmente, discutir projetos visando a expansão dos complexos marítimos (Crédito: Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba)

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Ávila, realizou pela primeira vez desde que assumiu o cargo visita a complexos portuários do Brasil. Nesta semana, ele esteve em Santa Catarina, onde visitou os

portos de Imbituba e de São Francisco do Sul.

Segundo Ávila, o encontro teve como objetivo ouvir as demandas do segmento portuário no estado e, principalmente, discutir projetos visando a expansão dos complexos marítimos.

Primeiramente, o secretário esteve no Porto de Imbituba, onde pôde acompanhar de perto as operações e atividades logísticas do complexo.

Junto do diretor-presidente do porto, Urbano Lopes de Sousa Netto e demais executivos da diretoria, o grupo ainda visitou os Cais 1, 2 e 3 e também em alguns terminais.

O secretário ainda assistiu a uma apresentação institucional do Porto de Imbituba e, logo na sequência, debateram sobre pontos cruciais para o ano de 2024.

“Estamos discutindo assuntos estratégicos e dando alguns encaminhamentos. A agenda propositiva tem como objetivo discutir a expansão dos portos de Santa Catarina e em especial, o Porto de Imbituba. Tive a oportunidade de ver a operação na prática e isso é fantástico”, comentou Alex Ávila.

Ainda durante a semana, o secretário foi recepcionado no Porto de São Francisco do Sul pelo seu presidente, Cleverton Vieira, que mostrou os diversos investimentos em infraestrutura ao longo de 2023, que permitiram alcançar recordes históricos na movimentação de cargas.

Ávila acompanhou uma apresentação institucional e percorreu trechos do porto, acompanhando de perto algumas das várias operações.

“Vimos ouvir as demandas para avançar nas melhorias de São Francisco, visando a que continue crescendo como no ano passado”, comentou.

Segundo Cleverton Vieira, a interlocução junto aos órgãos nacionais do setor é fundamental para o desenvolvimento dos terminais portuários.

“Conseguimos avançar em pautas resolutivas, que precisam do apoio da Secretaria Nacional de Portos, e isso nos dá a certeza de que poderemos continuar desenvolvendo as nossas iniciativas”, destacou o presidente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/01/2024

INTERNACIONAL - AUTORIDADE PORTUÁRIA AVANÇA EM OBRAS NAS VIAS PORTUÁRIAS DE LEIXÕES

Projeto de quase 7 milhões de euros tem conclusão prevista para outubro de 2027

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redenenews.com.br



A reformulação e requalificação do terraplino do Molhe Sul do Porto de Leixões e seus respectivos acessos, também fazem parte do plano de modernização e reordenamento (Crédito: Divulgação)

A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo SA (APDL) irá avançar o projeto de modernização e reordenamento das vias portuárias do Porto de Leixões, em Portugal. A obra conta com um investimento de € 6,82 milhões (cerca de R\$ 36,3 milhões), e tem previsão para ser concluída em outubro de 2027.

O projeto abrange a construção, substituição e modernização das vias portuárias, incluindo o reordenamento da circulação de acesso ao Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões (TFML). A reformulação e requalificação do terraplino do Molhe Sul do Porto de Leixões e seus respectivos acessos, também fazem parte do plano.

Em nota à imprensa, a autoridade portuária afirmou que o projeto “assume uma posição de relevo estratégico e operacional no core business do Porto de Leixões”, ressaltando o seu protagonismo dentro dos planos do órgão. O projeto será candidato ao Programa para a Ação Climática e Sustentabilidade – Sustentável 2030, que tem uma taxa máxima de participação de 85%.

“[É] um dos seis projetos de investimento que a APDL pretende realizar no âmbito do Sustentável 2030, objetivando melhorar as condições de operação e de realização de atividades logísticas do Porto de Leixões, apoiar a transição energética do setor portuário, reforçando ainda a resiliência da infraestrutura e promovendo a intermodalidade para as mercadorias na área portuária, bem como a expansão da capacidade marítimo-portuária”, resume na mesma nota.

A APDL submeteu um processo de Avaliação de Impacte Ambiental para a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), entidade responsável por desenvolver e acompanhar o cumprimento de políticas ambientais do país, para realizar a ampliação e reorganização do Terminal de Contentores Norte do Porto de Leixões. O objetivo da obra é aumentar a capacidade de movimentação de contêineres, além de viabilizar a atracação de navios porta-contêineres de maiores dimensões (até 10.000 TEU).

Porto de Leixões

O Porto de Leixões é o segundo maior porto artificial (banhado por águas com formação geográfica totalmente influenciada pela ação humana, por meio de obras de engenharia) de Portugal. Localizado estrategicamente na fachada Noroeste da Península Ibérica e com um hinterland de elevada densidade industrial, é a maior infraestrutura portuária do norte do país.

Movimenta cerca de 20 milhões de toneladas de mercadorias por ano e representa 20% do Comércio Externo Português por via marítima. Cerca de 2.700 navios passam pelo porto anualmente, totalizando mais de 670 mil TEU. A instalação também recebe passageiros e navios de cruzeiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

INTERNACIONAL - CRISE NO MAR VERMELHO: TRÁFEGO CAIU 22% NA REGIÃO, AFIRMA UE

Queda tende a continuar, segundo comissário de Comércio da União Europeia

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redebnews.com.br



Embarcações que passam pela região sul do Mar Vermelho, próximo à costa do Iêmen, no Oriente Médio, têm sido alvos dos rebeldes houthis desde novembro do ano passado

O comissário de Comércio da União Europeia (UE), Valdis Dombrovskis, afirmou que o tráfego de navios no Mar Vermelho teve uma queda de 22% em um mês. A derrocada acontece em meio a ataques do grupo rebelde houthi.

Dombrovskis declarou que a UE é uma “potência comercial” e ressaltou a liberdade de navegação na região como uma necessidade para a economia global. “Entre 25 e 30% dos contêineres mundiais passam pelo Mar Vermelho e este mês vimos uma diminuição de 22% no tráfego. Nós exportamos serviços no valor de 3,1 trilhões de euros e importações de 2,8 trilhões”, destacou o político da Letônia, que também é vice-presidente executivo da Comissão Europeia.

O político acrescentou que o aumento dos impactos das ações dos houthis na região vai depender da duração da crise. “Neste momento não há impactos visíveis nos preços da energia, nem nos preços dos bens, mas já estamos a ver efeitos no preço dos transportes”, concluiu, enfatizando que este é um “fator de risco”.

E a queda tende a aumentar, segundo Dombrovskis, já que companhias de logística estão fazendo os percursos ao redor do continente africano. Ele ainda disse que a Comissão está monitorando a situação de perto.

Crise

Embarcações que passam pela região sul do Mar Vermelho, próximo à costa iemenita, têm sido alvos dos rebeldes houthis desde novembro. O grupo afirma que os ataques são uma reação às ofensivas de Israel contra o Hamas e os bombardeamentos do país na Faixa de Gaza.

No último dia 12 de janeiro, a Marinha dos EUA e empresas de navegação e marinha mercante emitiram alertas para que navios evitem a região sul do Mar Vermelho, próximo à costa iemenita.

A intensificação das agressões no último mês preocupa as grandes potências globais. Os ataques têm afetado o comércio ao redor do mundo, alterando a rota de navios em milhares de milhas náuticas pela costa da África. Além de perturbar as cadeias de abastecimento, há receios de que os ataques possam tornar mais difícil a manutenção do controle da inflação internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

NACIONAL – ESPECIAL SANTOS 478 ANOS

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@portalbenews.com.br



Santos completa neste dia 26 de janeiro 478 anos de fundação. E se hoje a cidade é considerada uma das mais importantes do Brasil, isso se deve em parte ao seu porto, o maior do país.

A Prefeitura de Santos sabe que não dá para ignorar uma potência como essa. E vem trabalhando cada vez mais em parceria com o Porto para atrair investimentos e expandir a economia. Como será visto nas reportagens deste caderno especial de aniversário de Santos, várias iniciativas vêm sendo tomadas, fortalecendo a relação porto-cidade.

No caso do Parque Valongo, a Prefeitura contou com a cessão da área dos antigos armazéns 4, 5 e 6 por parte da Autoridade Portuária de Santos para iniciar a construção de um complexo turístico. Outros projetos que contam com a participação do município juntamente com o Porto dizem respeito aos

acessos. O túnel imerso que ligará as duas margens do complexo portuário, de Santos a Guarujá, está confirmado.

Já a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes para conectar a Grande São Paulo à Baixada Santista e ao Porto de Santos está em fase de estudos, autorizados pelo Governo de São Paulo. O caderno também traz uma entrevista com o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), que fala mais sobre esses e outros desafios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/01/2024

ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – LOGÍSTICA - SANTOS ESPERA ABRIGAR UMA ZPE ATÉ O ANO QUE VEM



Segundo a Prefeitura, já estão sendo realizados estudos para a implantação de uma área de livre comércio com o exterior

Por **JÚNIOR BATISTA**
junior.basta@portalbenews.com.br

No entendimento da Prefeitura de Santos, a área continental da cidade é a mais adequada a ser explorada, por ser distante de áreas urbanas e possuir acessibilidade rodoferroviária

A cidade de Santos espera abrigar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) até o ano que vem. A afirmação é do secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Cidade, Bruno Orlandi. ZPEs são áreas de livre comércio destinadas a empresas focadas na produção de bens para exportação, consideradas zonas primárias para controle aduaneiro.

“Queremos ainda neste primeiro semestre ter uma definição quanto aos estudos e o projeto, para ser apresentado ainda no segundo semestre pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC)”, afirma.



As ZPEs são vistas por especialistas como uma forma de estimular as vendas para o exterior e trazer benefícios também para o país. É uma das regras definidas pela Organização Mundial do Comércio para incentivar os negócios globais. Essas áreas são defendidas pelo vice-presidente da República e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin. A aproximação com o ex-governador de São Paulo vem sendo considerada um passo fundamental para se ter a aprovação de uma ZPE em Santos.

Segundo Orlandi, estão sendo realizados estudos para a área e a definição do perfil de indústrias com potencial para serem instaladas no complexo. “Será a partir da conclusão desses estudos que será possível esmar os investimentos necessários”, diz.

Uma vez aprovada a proposta pelo MDIC, afirma ele, serão feitos investimentos em licenciamentos, projetos e obras de infraestrutura, e de progressiva implantação de indústrias e prestadoras de serviços correlatos. “Uma ZPE é dinâmica, incluindo a possibilidade de expansão”, completa.

De acordo com o secretário, a área continental de Santos é a mais adequada a ser explorada, por ser distante de áreas urbanas e possuir acessibilidade rododiferroviária. Em conformidade com a legislação municipal de uso e ocupação de solo da área continental, a Prefeitura já dispõe de áreas com aptidão para atividades logísticas e industriais.

“É importante destacar que o tipo de atividade industrial pretendido pela Prefeitura de Santos inclui baixo impacto ambiental, alto valor agregado e alta tecnologia, gerando nova economia, novos e melhor qualificados empregos em todos os níveis, diversificando a carteira de exportações do Porto de Santos com produtos menos susceptíveis a fatores climáticos”, conta Orlandi.

Para ele, há grande potencial gerador de empregos também ao se criar uma ZPE porque as atividades econômicas associadas têm potencial para contratar egressos das universidades e escolas técnicas da região.

“Existem poucas ZPEs autorizadas no Brasil, e apenas duas efetivamente implantadas: a de Pecém (CE) e Parnaíba (PI). A mais desenvolvida, agora em fase de expansão, é a de Pecém, que tem como base a siderurgia, que não é o perfil previsto para Santos. Mesmo assim, é interessante conhecer que atualmente ela é responsável por 80 mil empregos diretos e indiretos, sendo que a expansão em andamento potencializa igual montante”, diz.

As Zonas de Processamento de Exportação são vistas pelo Governo Federal como uma maneira de os países não terem seus impostos “exportados”. O crescimento industrial da China nas últimas décadas, por exemplo, se deve a centenas de ZPEs que o país possui, modelo replicado com sucesso em diversos países, como Estados Unidos, Colômbia, Coreia do Sul e Uruguai.

No Brasil, estão em funcionamento a ZPE Ceará e mais 13 autorizadas que se encontram em implantação: ZPE do Acre (AC); ZPE do Açu (RJ); ZPE de Araguaína (TO); ZPE de Bataguassu (MS); ZPE de Boa Vista (RR); ZPE de Cáceres (MT); ZPE de Ilhéus (BA); ZPE de Imbituba (SC); ZPE de Macaíba (RN); ZPE de Parnaíba (PI); ZPE de Suape (PE); ZPE de Teófilo Otoni (MG); e a ZPE de Uberaba (MG).

Em 2021, foi revogada uma medida que obrigava as empresas que estão em ZPEs a exportarem 80% de sua produção, o que foi bem visto pelo setor.

“As Zonas de Processamento de Exportação são uma das melhores personificações do que significa a relação porto indústria e porto cidade. É uma política pública que vai revolucionar não só Santos, mas a Baixada Santista inteira”, conclui Bruno Orlandi.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – TRANSPORTE - SOLUÇÃO PARA DIMINUIR GARGALOS, NOVA PISTA PLANALTO-PORTO ENSAIA SAIR DO PAPEL

Governo de SP já autorizou a realização de estudos para a implementação do trecho, antiga demanda de caminhoneiros

Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@portalbenews.com.br



A única via de acesso para a chegada de caminhões ao Porto de Santos é a Via Anchieta, a mais antiga do Sistema Anchieta-Imigrantes, que está chegando ao seu limite

A construção de uma nova pista ligando a região da Grande São Paulo à Baixada Santista e ao Porto de Santos parece estar mais perto de sair do papel. No último dia 10, o Governo de São Paulo informou ter autorizado a empresa Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes, a realizar estudos para a

implementação de uma terceira pista na Rodovia dos Imigrantes. Uma notícia animadora, mas que a Prefeitura de Santos recebeu com certa cautela.

O secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, disse que a solução é urgente e disse que, apesar do anúncio feito pelo governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), não há detalhes da efetivação da pista.

“Houve o anúncio dos estudos, mas há mais detalhes a serem discutidos. Esse é um ponto crucial para o acesso ao porto”, destaca Orlandi. “Essa é uma das maiores demandas dos caminhoneiros que trafegam no porto e também de empresários do setor portuário que atuam em Santos”, diz. Diariamente, cerca de 10 mil caminhões acessam o complexo portuário, segundo a Prefeitura.

O secretário municipal crê na solução do gargalo rodoviário que atrapalha as operações do cais santista por meio do novo acesso. Para tanto, acredita numa triangulação envolvendo também a associação gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) para de fato tirar a ideia do papel.

Segundo ele, esse é um dos pilares de transformação da relação porto-cidade para resolver os gargalos do Porto de Santos, que é o maior do país, com movimentação de 170 milhões de toneladas de carga por ano.

Ampliação

Anova pista que ligará a Grande São Paulo à Baixada Santista fará parte do Sistema Anchieta Imigrantes e ampliará a capacidade de movimentação de veículos do complexo rodoviário, que registra congestionamentos frequentes devido ao aumento no fluxo de caminhões com origem ou destino ao cais santista. O projeto será realizado pela própria concessionária Ecovias.

O Sistema Anchieta-Imigrantes é composto, além da SP-160 (Imigrantes), pela SP150 (Anchieta), SP-41 (Interligação Planalto), SP-55 (Padre Manoel da Nóbrega), SP-248 (Cônego Domênico Rangoni) e SP-59 (Interligação Baixada). As duas primeiras fazem a ligação planície-planalto, cruzando, de forma paralela, a Serra do Mar.

A Rodovia dos Imigrantes teve sua pista norte inaugurada em 28 de junho de 1976. Já concedida à Ecovias, a pista sul foi inaugurada em 17 de dezembro de 2002.

Segundo o Governo do Estado, a concessionária também fará o projeto executivo de um novo viaduto para a região da Alemoa (área industrial e portuária da cidade de Santos) e de obras da avenida perimetral do cais santista.

Esses dois empreendimentos e a nova pista do Sistema Anchieta-Imigrantes serão incorporados à concessão da Rodovia dos Imigrantes, explicou Tarcísio, que prevê um ano e meio para a realização desses estudos. Logo após a conclusão desses levantamentos, as obras serão iniciadas.

Lentidões

Nos últimos meses, as rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes têm registrado lentidões e congestionamentos frequentes, causados pelo crescimento no transporte rodoviário de cargas no Porto de Santos. Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), o aumento na movimentação de cargas do complexo deve levar o SAI, seu principal acesso rodoviário, ao limite de sua capacidade até o final da década.

Em dezembro, Tarcísio de Freitas afirmou ao BE News que seria necessário um período de um ano e meio a dois anos para o projeto executivo ficar pronto. Ele também afirmou que a parte da elaboração do projeto de engenharia é que será possível saber se a nova pista será somente para o fluxo de caminhões ou atenderá veículos pesados e leves simultaneamente.

O estado de São Paulo ainda não trabalha com prazos e cronogramas, uma vez que o projeto executivo será elaborado, mas a ideia é que entre 2025 e 2026 as primeiras obras da nova pista sejam iniciadas.

A única via de acesso para a chegada de caminhões ao Porto de Santos é a Via Anchieta, a mais antiga do Sistema Anchieta-Imigrantes, que está chegando ao seu limite. Uma nova ligação entre Planalto-Santos é uma das principais reivindicações do setor.

Conforme números apresentados pela concessionária Ecovias e também pelo Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), pelo menos 12 mil caminhões descem pela via Anchieta por dia, com o número podendo ser diretamente afetado em razão de intercorrência na rodovia, principalmente no que diz respeito a seu trecho de serra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – ECONOMIA - PARQUE VALONGO JÁ ATRAI ATENÇÃO DE POTENCIAIS INVESTIDORES

Espaço de lazer e turismo que será construído na área portuária promete revitalizar o Centro Histórico de Santos

Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@portalbenews.com.br



O Parque Valongo é um empreendimento de lazer e turismo que vai contemplar a área dos antigos armazéns 4, 5 e 6 do Porto de Santos, num espaço de 14 mil metros quadrados

NESTA PRIMEIRA FASE, OS SERVIÇOS SERÃO DESTINADOS À CONSTRUÇÃO DE UMA ÁREA TURÍSTICA E DE LAZER NO ESPAÇO ANTES OCUPADO PELOS ARMAZÉNS 5 E 6 DO CAIS SANTISTA, JÁ DEMOLIDOS. TAMBÉM INTEGRAM A PRIMEIRA FASE O RESTAURO E REVITALIZAÇÃO DO ANTIGO ARMAZÉM 4

O Parque Valongo, espaço de lazer e turismo que está sendo construído no espaço onde ficavam os armazéns 4, 5 e 6 do Porto de Santos, já tem atraído investidores para a região do Centro Histórico. Foi o que afirmou o secretário de Desenvolvimento Urbano da cidade, Glaucus Farinello.

A entrega da primeira fase da obra está prevista para o fim do primeiro semestre deste ano e, segundo o secretário, já há potenciais interessados em investir não só na região do parque, mas no seu entorno.

O Parque Valongo é um empreendimento de lazer e turismo que vai ficar no trecho entre a Rua Riachuelo e a Praça Antônio Telles - contemplando a área dos antigos armazéns 4, 5 e 6, em um espaço de 14 mil metros quadrados. A ligação será entre a Rua XV de Novembro, no Centro Histórico, e o antigo armazém 4, no cais. “É o jardim de praia de quem vai morar aqui (no Centro)”, afirma Farinello, citando uma das principais atrações do município.

A previsão de entrega da primeira etapa é para julho deste ano. De acordo com o projeto, haverá locais para eventos, observação de navios, área verde, playground e uma passarela que passará por cima da Rua Tuiú e da Avenida Perimetral.

Nesta primeira fase, os serviços serão destinados à construção de uma área turística e de lazer no espaço antes ocupado pelos armazéns 5 e 6 do cais santista, já demolidos. Também integram a primeira fase o restauro e revitalização do antigo armazém 4.

A área sempre foi alvo de reclamação de boa parte da população santista, que via mais um pedaço do Centro sem movimentação e que poderia ser utilizado para fins turísticos e comerciais. Sempre foi, também, uma demanda dos comerciantes da região, segundo o prefeito da cidade, Rogério Santos (Republicanos), que defende a construção do espaço.

“É uma obra desejada há muito tempo... Os armazéns que a população santista tanto falava ‘ah, aqueles armazéns abandonados’. Conseguimos, pela primeira vez, que o Governo Federal fizesse a cessão (do espaço), começando pelos armazéns 4, 5 e 6”, afirmou o prefeito.

Contrapartida

O Parque Valongo vai ficar pronto em 2026, segundo o secretário municipal. Sua construção é uma contrapartida da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), que faz a gestão da malha ferroviária, com responsabilidade da Rumo Logística.

Dentro do planejamento dessas contrapartidas estão inclusas as obras da passarela ao lado da Alfândega do Porto de Santos, que ganhará uma rampa para ciclistas, e da Bacia do Mercado, antiga reivindicação de usuários das barcas que fazem a travessia Santos-Vicente de Carvalho (distrito de Guarujá).

Compondo o projeto, haverá um espaço para eventos e gastronomia. Também está previsto um espaço aberto, propício para a observação da movimentação dos navios, com área verde, novos mobiliários, playground e outras atividades. Essa área ficará na região entre os armazéns 5 e 6, que não existem mais.



A entrega da primeira fase da obra está prevista para o fim do primeiro semestre deste ano e já há potenciais interessados em investir não só na região do parque, mas no seu entorno



DE ACORDO COM O SECRETÁRIO, O PARQUE É UM DOS PROJETOS MAIS IMPORTANTES PARA O DESENVOLVIMENTO DO CENTRO DE SANTOS. "FAZ PARTE DA ESTRATÉGIA DO MUNICÍPIO ESSA REVITALIZAÇÃO, ALGO QUE A SOCIEDADE JÁ PEDE HÁ MUITO TEMPO", DIZ.

De acordo com Glaucus Farinello, assim que as obras da primeira fase forem concluídas, um dos próximos passos será iniciar o chamamento de comerciantes e empresários que desejarem atuar na região. Segundo o secretário, empreendedores que demonstraram interesse em investir no Parque Valongo já têm procurado a Prefeitura para obter mais detalhes do projeto.

Fundos

No ano passado, o Parque Valongo recebeu R\$ 15 milhões por meio de Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) firmado com a Cofco International Brasil, que atua no Porto de Santos.

A multinacional chinesa especializada em processamento de produtos agrícolas está executando a obra de revitalização e restauro do armazém 4 e a implantação de espaço de lazer nas áreas dos antigos armazéns 5 e 6, áreas federais cedidas ao município em 2023 pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

Um outro Trimmc com a empresa Ecoporto garantiu o valor de R\$ 5 milhões para construção de píeres, da parte náutica e de um playground. Já outro termo assinado com a Brasil Terminal Portuário (BTP), no valor de R\$ 23,7 milhões, há obras de restauro e revitalização dos armazéns 1, 2, 3, além da Casa de Pedra (áreas federais) para compor o Parque Valongo. As obras também serão realizadas pelas empresas.

Em outubro do ano passado, a Prefeitura assinou um convênio com a APS para a transferência de R\$ 35 milhões. O recurso deste convênio vem de uma indenização devida pela Autoridade Portuária que administra o Porto de Santos.

Futuro

A construção do Parque Valongo, aliada à futura transferência do terminal de passageiros de navios de cruzeiro para o Centro Histórico de Santos, vai impulsionar ainda mais o turismo naquela região, na opinião do secretário municipal de Desenvolvimento Urbano, Glaucus Farinello. Isso porque, segundo ele, obras importantes de infraestrutura em atividade pela cidade, principalmente naquele trecho.

De acordo com o secretário, o parque é um dos projetos mais importantes para o desenvolvimento do Centro de Santos. "Faz parte da estratégia do município essa revitalização, algo que a sociedade já pede há muito tempo", diz.

Com a revitalização da área, ele espera uma movimentação do setor hoteleiro em direção ao Centro. No ano passado, a ocupação média apurada pela rede hoteleira foi de 58,42%. É o melhor número desde 2014 e representa aumento de 5% em relação a 2022. Em comparação a 2019, o acréscimo é de 18%.

A temporada de verão 2022/2023 foi a melhor desde 2016, segundo a Prefeitura de Santos, com mais de 2,6 milhões de turistas na cidade. A expectativa para a temporada 2023/2024 é de superar este número, chegando aos 2,8 milhões de visitantes.

Para Heitor Gonzalez, presidente do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sinhores), 2023 foi um ano de retomada econômica para o setor, impulsionado pela disposição das pessoas em sair mais.

"Esperamos que essa tendência perdure durante este ano. As últimas pesquisas de ocupação da rede hoteleira vinham apresentando bons resultados, o que se concretizou por meio dos números apresentados e da movimentação de turistas na Cidade".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/01/2024

ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – INFRAESTRUTURA E TURISMO 1 - SANTOS VIVE EXPECTATIVA POR LIGAÇÃO SECA COM GUARUJÁ

Demanda antiga da população das duas cidades, empreendimento está cada vez mais perto de sair do papel

Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@portalbenews.com.br



A obra do túnel que ligará Santos a Guarujá tem valor esmado entre R\$ 5 bilhões e R\$ 6 bilhões e cerca de R\$ 2,7 bilhões serão custeados pelo Governo com recursos da APS

Se por um lado o acesso da Grande São Paulo à região portuária carece de uma nova pista, o túnel imerso que conecta as duas margens do Porto de Santos caminha para finalmente ser uma realidade. A ligação

seca entre Santos, na margem direita, e Guarujá, na esquerda, é uma demanda antiga da população de ambas as cidades. Sua construção foi incluída no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), do Governo Federal.

“É um sonho de mais de 100 anos, principalmente para as 80 mil pessoas que transitam diariamente entre as duas cidades. E agora vai efetivamente acontecer, não tenho dúvidas disto”, afirma o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Ministério de Portos e Aeroportos já definiram o cronograma da obra — que excluiu financiamento por parte do Governo do Estado e será feito a partir de uma Parceria Público-Privada (PPP), cujo leilão está previsto para acontecer em novembro deste ano. As obras devem começar em 2025.

O valor esmado da obra está entre R\$ 5 bilhões e R\$ 6 bilhões. O Governo Federal aproveitará os cerca de R\$ 2,7 bilhões que a Autoridade Portuária de Santos tem em caixa. O resto do montante seria custeado pela iniciativa privada.

O presidente da APS, Anderson Pomini, é um dos defensores da construção. Segundo a empresa pública que administra o Porto de Santos, foram mais de 18 reuniões envolvendo as prefeituras santista e guarujaense, comunidade portuária e a população.

“Nessas reuniões, conseguimos chegar a um consenso sobre o traçado do túnel, que evitará desapropriações e tornará possível cumprirmos um cronograma que prevê lançamento do edital em 2024, início da obra entre 2024 e 2025, e conclusão entre 2028/2029”, afirmou Pomini, em nota.

A consultoria da obra será feita pela Fundação Vanzolini, organização sem fins lucrativos, criada e gerida pelos professores do departamento de Engenharia de Produção da Universidade de São Paulo (Poli-USP).

Sem recursos do Estado

No início do mês, o Governo Federal decidiu que o Governo de São Paulo não vai participar com aporte para o financiamento do empreendimento. As informações foram publicadas inicialmente pela CNN Brasil. A informação não agradou a Tarcísio de Freitas, que chegou a afirmar ser “lamentável disputar a paternidade da obra”.

Segundo informações apuradas pelo BE News, a expectativa do Governo Federal é de que o anúncio do cronograma seja feito no dia 2 de fevereiro, data de aniversário de 132 anos do Porto de Santos. Para esse evento é esperada a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

De acordo com o novo cronograma, a publicação do edital da obra está programada para 1º de setembro, enquanto que o leilão do túnel está previsto para o dia 20 de novembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – INFRAESTRUTURA E TURISMO 2 - AUTORIDADES E SETOR PRIVADO TORCEM POR TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS

Entendimento é de que o Centro atraia novos investimentos com a ida do equipamento para a região
Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@portalbenews.com.br



O terminal de passageiros está instalado na região de Outeirinhos e é administrado pelo Concais, que já elaborou um projeto para o equipamento no Centro Histórico de Santos

Autoridades de Santos afirmam que é consenso entre as entidades portuárias e o setor privado que haja a transferência do terminal de passageiros de navios de cruzeiro administrado pelo Concais da região de Outeirinhos para o Valongo. Essa seria uma das iniciavas com o objetivo de mudar definitivamente a cara do Centro Histórico e alavancar o turismo e a economia da cidade.

Apesar da expectativa de novos investimentos para o Centro com a entrega da primeira fase do Parque Valongo, prevista para o fim do primeiro semestre deste ano, depender somente dessa atração não é o ideal. Essa é a opinião do secretário de Desenvolvimento Urbano da Cidade, Glaucus Farinello. “É preciso ações em conjunto. Dentre elas, uma das mais importantes é a transferência do terminal de passageiros para o local”, afirma.

O Concais já elaborou um projeto para o novo terminal e o então ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB) disse que o Governo dará o aval para a construção do novo espaço, que está esmado em R\$ 1 bilhão — desse montante, R\$ 500 milhões viriam da iniciava privada e a outra metade seria dinheiro da União.

A mudança é bem vista pelo setor econômico. O presidente do Sindicato de Bares, Hotéis, Restaurantes e Similares (Sinhores), Heitor Gonzalez, diz que os comerciantes são favoráveis.

“Há um olhar positivo para a mudança, visto que o terminal de passageiros no Centro vai aumentar as taxas de ocupação dos hotéis localizados ao redor e também o consumo em bares e restaurantes da região central da cidade, resultando em uma movimentação econômica. Além disso, por estar próximo aos principais atrativos, incentivará os turistas a permanecerem mais tempo em Santos”, afirma ele.

O prefeito da Cidade, Rogério Santos (Republicanos), disse que a mudança vai acontecer, mas que precisa ser feita de maneira célere. “É fundamental para a cidade, e precisamos ver as coisas acontecerem. A mudança do terminal é parte de um conjunto de obras que vão revitalizar o centro de maneira permanente”.

Números do turismo

Não é à toa que as autoridades querem mais turismo no Centro. Os números do setor foram positivos na cidade no ano passado. Em 2023, a taxa média de hospedagem em Santos anguiu 58,42%, o melhor resultado desde 2014, representando um aumento de 5% em relação a 2022 e 18% em comparação a 2019.

A temporada de verão 2022/ 2023 registrou mais de 2,6 milhões de turistas na cidade. A previsão para a temporada atual é de 2,8 milhões de visitantes. Durante os feriados, a média de ocupação hoteleira atingiu 63%, e mais de 3,4 milhões escolheram Santos como destino para diversas ocasiões festivas ao longo do ano.

Os finais de semana prolongados foram os que mais atraíram turistas a Santos, sendo 594 mil no Ano-Novo e 409,9 mil no Natal. As informações são da Prefeitura.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/01/2024

ESPECIAL - SANTOS 478 ANOS – ENTREVISTA - ROGÉRIO SANTOS PREFEITO DE SANTOS

“Não adianta abrir uma nova pista para o Planalto e ter um funil na chegada das cidades”

Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@portalbenews.com.br



Para o prefeito Rogério Santos, é necessário fazer a cidade crescer oferecendo oportunidades a todos, especialmente a quem mais precisa

“A GENTE PRECISA MOSTRAR QUE O CENTRO É BOM, PORQUE JÁ TEM SANEAMENTO BÁSICO, JÁ TEM ENERGIA ELÉTRICA, JÁ TEM REDE DE DADOS. ENTÃO, ESTÁ PRONTO, SÓ PRECISA OCUPAR”

O prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), aposta em um 2024 de avanços na relação da cidade, que neste dia 26 de janeiro comemora seus 478 anos de fundação, com seu porto, o mais importante do Brasil.

Em entrevista exclusiva concedida especialmente para o caderno em homenagem ao aniversário de Santos, o chefe do Executivo municipal fala sobre algumas mudanças pelas quais a cidade irá passar, principalmente na questão dos acessos. Além da já confirmada construção do túnel imerso Santos-Guarujá, devem sair do papel a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos, e o túnel do Maciço Central, conectando as zonas Leste e Noroeste do município.

Rogério também diz se orgulhar de entregar a primeira fase do Parque Valongo, projeto ambicioso que prevê a revitalização de parte da área portuária no Centro Histórico, transformando-a num espaço de lazer e turismo.

O prefeito defende que o parque é apenas mais uma das transformações naquela região, citando as obras de infraestrutura e transportes, como o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), e a futura mudança do Terminal de Passageiros do Concais da região de Outerinhos para o Valongo, além do crescimento em moradia central pelos retrofits (modelo em que prédios comerciais são transformados em residenciais).

Confira detalhes dessa entrevista ao BE News a seguir.

A região do Centro Histórico está recebendo uma grande obra, que é o Parque Valongo. É uma cobrança antiga dos santistas. Mesmo em um ano mais curto, por conta do período eleitoral, ele vai sair do papel?

É um sonho de muitos anos dos santistas e que necessitou muitos debates. Mas os apoios e as articulações políticas que nós fizemos foram fundamentais para que o Governo Federal cedesse as áreas. Foi um projeto em que a gente levou o mérito porque a antiga administração (do ex-prefeito e



hoje deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, PSDB) já o deixou planejado, organizado. Essa construção dos vários entes resultou nisso, com a primeira etapa sendo feita agora e usando recursos da iniciativa privada. São investimentos iniciais de R\$ 15 milhões, através de compensação por uma empresa, mais R\$ 5 milhões, que é para o píer, por outra empresa, também da área portuária, e a passarela, que está sendo feita em parceria com a Autoridade Portuária de Santos. Então, foi um trabalho de articulação, juntando todos os entes para que a gente conseguisse esse objetivo. E que vai ser um grande atrativo turístico, não só para Santos, mas para o Brasil todo. O Parque Valongo vai ajudar muito no turismo cultural, no turismo histórico, no turismo náutico, por conta da base de uma hidrovia que há ali. Esse terminal hidroviário vai se somar ao aeroporto de Guarujá. O embarque e desembarque de passageiros no aeroporto poderá ser feito com uma ligação a Santos através de lancha e barco.

Mas junto a essa transformação vem um projeto que ainda não andou, que é a mudança do Terminal de Passageiros do Concais para o Centro.

É parte dessa relação portocidade e também uma parte importante da revitalização do Centro. Acredito numa evolução do projeto de mudança para o Centro ainda neste primeiro semestre. Há vontade do Governo Federal e também da administração do terminal de passageiros. Há interesse da administração do terminal, que tem uma excelente infraestrutura e entende que a mudança de local vai ajudar muito a cidade e também a reorganização do Porto de Santos.

Prefeito, o Governo do Estado autorizou os estudos para uma terceira pista de acesso à Baixada Santista na Rodovia dos Imigrantes. É uma questão de anos e envolve diretamente Santos. O senhor acha que vai sair do papel?

Algo importante nessa discussão é que você está resolvendo a questão planalto, mas a questão das cidades precisa ser pensada. Aqui em Santos a gente já fez propostas para o Governo do Estado para que haja uma facilidade na chegada a Santos, porque não adianta você abrir uma nova pista para o Planalto e ter um funil na chegada das cidades. Você precisa entender o complexo como um todo, não só na área rodoviária, mas na área urbana também.

Há a possibilidade de ter investimento federal para fazer o Túnel do Maciço Central (ligação entre as zonas Noroeste e Leste de Santos por meio dos morros). O senhor enxerga margem para essa negociação? E em relação ao túnel Santos-Guarujá?

O túnel Santos-Guarujá é uma ligação metropolitana, portanto a Prefeitura vai participar tecnicamente nas discussões. Alguns preceitos eu coloquei claramente. Primeiro, que não se construa viadutos em Santos, porque causa um grande dano urbano. Segundo que haja o mínimo possível de desapropriações. E o terceiro preceito é que nos ajude a resolver problemas, que vão ser os reflexos dessa nova ligação. Quando você tira boa parte do trânsito da Ponta da Praia por conta da não utilização da balsa, ou utilização menor, você vai trazer um fluxo maior na Avenida Rodrigues Alves, na Avenida Afonso Pena, e isso precisa ser compensado para o município no apoio às soluções. Em relação ao Túnel do Maciço Central, é uma nova ligação do Planalto. Para você chegar em Santos, hoje, praticamente só há a alternativa pela via Anchieta. Ou vai para São Vicente para depois entrar pela praia, ou pelo morro, que já é um grande gargalo. Então, precisamos de uma nova entrada, porque se você tem uma ligação, uma nova Imigrantes, chegando ali e tendo o Maciço Central, os carros urbanos não precisam fazer a ligação ali em Cubatão para a Anchieta. Se você faz uma ligação passando por São Vicente e cruzando a região central de Santos pelo Maciço, você alivia a chegada pela Anchieta, então ajuda muito o Porto, porque a Anchieta fica praticamente exclusiva para veículos ligados à atividade portuária. As pessoas que moram na Ponta da Praia vão continuar usando a Avenida Perimetral, e aqui na região central da Anchieta, mas boa parte usará outra ligação, que hoje não existe, que é uma nova entrada pelo Maciço Central.

Sobre habitação, mas continuando sobre soluções para o Centro. O número de retrofits, os projetos que transformam prédios comerciais em residenciais, aumentou. É uma aposta?

A solução definitiva é baseada em planejamento quando você impulsiona esse crescimento, faz o mercado entender que o Centro é bom para a habitação. Existe ao longo dos anos a questão do tombamento, das restrições. Isso a gente venceu um pouco, diminuindo as restrições, dando facilidade. O outro ponto favorável foi a vinda do VLT para o Centro. E tem a necessidade de ocupação da cidade de Santos. O mercado imobiliário em Santos é muito forte, mas as empresas, as

construtoras preferem investir ainda em terrenos na região da orla, agora intermediária, graças ao VLT já funcionando. E a gente precisa mostrar que o Centro é bom, porque já tem saneamento básico, já tem energia elétrica, já tem rede de dados. Então, está pronto, só precisa ocupar. O próprio Parque Valongo é uma boa notícia, trouxe o olhar dos investidores. Inclusive alguns da rede hoteleira já procurando imóveis possíveis para pequenos hotéis e hostels. Há um projeto privado que vai construir 1.080 unidades. Ou seja, é um planejamento para atrair investimento, para trazer credibilidade e desejo de morar no Centro, e a partir daí, também o construtor tem interesse em construir na região central. Santos é uma cidade verticalizada. A verticalização é boa, porque ela sustenta a água, as cidades que se expandem de forma horizontal não são sustentáveis.

O senhor falou de inovação, sustentabilidade. Há empresas interessadas no Parque Tecnológico? Como estão essas negociações?

As startups que tenham propostas para soluções urbanas na cidade de Santos vão receber um incentivo financeiro por parte da Prefeitura para que desenvolvam seus projetos dentro do Parque Tecnológico, que vai oferecer suporte técnico, a estrutura, o escritório, o local para o desenvolvimento e a contrapartida de desenvolver esse trabalho. As startups depois seguem na sua linha de trabalho, mas isso retorna para o município como soluções colocadas pela própria Prefeitura. Por exemplo, a comporta dos canais, a produção de carros compartilhados elétricos com soluções nossas, inovadoras, que sirvam à mobilidade urbana de Santos, carros, bicicletas, enfim, aquilo que for possível.

Em relação à sua gestão, que balanço o senhor faz neste seu último ano, sendo também um mais curto?

O primeiro ano foi difícil e de achar respostas de imunização, de cura, de tratamento, respostas para financiar tudo que foi feito em abertura de leitos e principalmente salvar vidas (por conta da pandemia de Covid19). O segundo ano foi um ano de buscar projetos. Em 2022 vemos grande êxito, principalmente junto ao Governo do Estado, conseguimos investimentos de mais de R\$ 200 milhões. A revitalização do novo Quebra-Mar também foi um marco, um grande parque de lazer, de esporte, o Parque Olímpico. Também a primeira estação elevatória atendendo o bairro do Rádio Clube. E nós vamos entregar a primeira policlínica do Dique da Vila Gilda. Acho que talvez esse é o equipamento que mais mexe comigo, a policlínica do Estuário que vamos entregar no aniversário da Cidade. Anova escola do (bairro) São Manoel. E vamos lançar um programa que é o Casa Santista, que vai ajudar muito as pessoas a redesenhar o sonho da casa própria, principalmente focado em pessoas de movimentos de moradia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/01/2024

PORTO DE SUAPE - COMPLEXO DE SUAPE CONTRATA SERVIÇO DE INTELIGÊNCIA PARA AUXILIAR EM DECISÕES ESTRATÉGICAS

Projeto desenvolvido pelo Senai Pernambuco oferece pesquisas e informações ao setor produtivo
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Foto: Divulgação



O Complexo Industrial e Portuário de Suape (PE) anunciou, nesta semana, a contratação do Observatório da Indústria, serviço ofertado pelo Senai Pernambuco em parceria com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD).

A instituição internacional utiliza metodologias como data science e analytics para embasar tomadas de decisões importantes por parte dos parceiros. O uso do serviço visa encontrar parceiros estratégicos e desenvolver soluções inteligentes para fortalecer as ações do complexo.

A solenidade de apresentação aconteceu no auditório do Observatório da Indústria, na área central do Recife. Durante o evento, especialistas da instituição detalharam os serviços oferecidos pela plataforma de dados do pacote contratado, a exemplo de pesquisas quantitativas e qualitativas com foco local, regional, nacional e internacional. O secretário-executivo de Atração de Investimentos, Maurício Laranjeira, destacou a chegada do serviço como uma forma de gerar interesse para futuras parcerias com empresas e investidores.

“São ferramentas fundamentais para aprimorar nossa prospecção por novos negócios, apresentando os diferenciais de Pernambuco em logística, infraestrutura, tecnologia, entre outros segmentos de nossa economia”, pontuou. Ele ainda ressaltou a importância do projeto pela necessidade de manter as estruturas de Suape atualizadas, para que o complexo continue sendo competitivo.

“O mercado é dinâmico e nós, como um porto-indústria de relevância para o mercado regional e nacional, temos que estar em conformidade com tudo o que há de mais inovador em nossas áreas de atuação. Essa parceria viabilizará o crescimento do porto e do complexo, auxiliará na busca por players de interesse para se estabelecer no território estratégico e compartilhar conhecimentos sólidos do mercado global”, afirma o gestor.

As tecnologias aplicadas pelo Observatório da Indústria têm um forte viés em aprendizagem da máquina, inteligência artificial, big data e internet das coisas. Os investimentos provenientes da atração gerada, poderão ser aplicados na infraestrutura portuária. “A aplicação de ferramentas, metodologias e abordagens avançadas são fundamentais para aprimorar a eficiência operacional e promover o desenvolvimento econômico sustentável do Porto de Suape”, explica o diretor de Desenvolvimento e Gestão Industrial da estatal, Arthur Neves.

INOVAÇÃO

O Complexo de Suape é ponte entre indústrias e o ecossistema de inovação de Pernambuco. A exemplo do Suape Open Innovation, plataforma que acelera a inovação nas empresas por meio de parcerias com outras corporações e Instituições Científicas e de Inovação Tecnológica (ICTs), possibilitando o crescimento por meio da troca de experiências.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/01/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

LULA DESISTE DE EMPLACAR MANTEGA COMO CEO DA VALE; EX-MINISTRO DEVE DIVULGAR CARTA

Mineradora foi privatizada em 1997, mas manteve canais de influência do governo sobre sua gestão
Por Manoel Ventura — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva desistiu de emplacar o ex-ministro da Fazenda Guido Mantega como CEO da mineradora Vale. Lula vinha se movimentando para levar Mantega ao comando da empresa ou no seu Conselho de Administração.



Ex-ministro da Fazenda, Guido Mantega — Foto: Divulgação

Mantega deve divulgar uma carta ainda hoje firmando que abre mão de ocupar um cargo na empresa.

Integrantes do governo afirmam esperar que a desistência de Lula seja entendida entre os acionista da empresa — que é privada —, que será preciso escolher outro nome como CEO no lugar de Eduardo Bartolomeo, que ocupa o posto atualmente. O governo não concorda com a manutenção de Bartolomeu.

Lula tentou indicar aliado

Desde o início do atual mandato de Luiz Inácio Lula da Silva, no ano passado, conversas de bastidores apontam que o presidente gostaria de emplacar o ex-ministro da Fazenda Guido Mantega na presidência da Vale. Nas duas últimas semanas, o Planalto voltou à carga com a ideia, mas a influência do governo na mineradora diminuiu em relação ao que era nos governos anteriores do PT.

Nesta quinta-feira, o presidente usou as redes sociais para criticar a empresa, cujo Conselho de Administração tem que decidir até o fim deste mês se reconduz o atual presidente da empresa, Eduardo Bartolomeo, ou abre um processo para contratar um novo executivo como CEO.

Lula gostaria que o substituto fosse Mantega, mas o nome dele não é bem-visto entre os sócios privados da empresa e investidores no mercado.

A principal mudança na correlação de forças na Vale se deu no fim de 2020. A empresa, uma das maiores mineradoras do mundo, passou por uma reestruturação societária e se tornou uma corporação (corporation, como preferem os analistas de mercado), ou seja, uma companhia aberta de capital pulverizado, sem um controlador definido. Nenhum dos sócios tem poder suficiente para, sozinho, dar as cartas na mineradora, privatizada em 1997.

Essa reestruturação encerrou o acordo de acionistas que deu as cartas na companhia por pouco mais de 20 anos, após sua privatização.

Esse acordo acomodava os interesses dos sócios privados, o banco Bradesco e o conglomerado japonês Mitsui, com os do governo – que manteve participações relevantes via BNDES e fundos de pensão de estatais, com destaque para a Previ, dos funcionários do Banco do Brasil (BB), e mantém, até hoje, ações especiais com direito de veto em decisões sensíveis, como a venda de minas.

Representado principalmente pelo BNDES e pela Previ no acordo de acionistas, o governo conseguia influir mais diretamente na gestão de Vale, até mesmo na escolha do presidente da empresa, como ocorreu em 2011, quando Roger Agnelli deixou o cargo por pressão do governo Dilma.

Foi substituído por Murilo Ferreira, cujo nome voltou a correr nos bastidores como uma alternativa a Mantega palatável para o governo.

Após o fim do acordo de acionistas e a operação de troca de ações que pulverizou o capital, muita coisa mudou na correlação de forças na Vale. Nos últimos anos, o BNDES zerou sua participação, e a Previ reduziu sua fatia. O poder direto do governo sobre a Vale diminuiu.

A Previ segue como maior acionista da companhia, mas com uma participação direta de 8,7%. A quantidade de votos está longe de ser suficiente para eleger grande número de membros no Conselho de Administração ou de aprovar nomes de presidentes executivos numa assembleia de acionistas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/01/2024

FAZENDA DESCARTA ISENÇÃO FISCAL SOBRE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO E RESISTE A COLOCAR DINHEIRO NO FUNDO DE AJUDA A AÉREAS

Ministério dos Portos e Aeroportos anunciou fundo de apoio às companhias que poderá chegar a R\$ 6 bilhões

Por Victoria Abel — Brasília



Aviões no aeroporto de Guarulhos: Gol segue os passos da Latam e pede recuperação judicial nos EUA — Foto: Yuri Murakami/Fotoarena

Integrantes do Ministério da Fazenda afirmam que um eventual desconto nos preços do querosene de aviação (QAV) para companhias aéreas não deve decorrer de isenções fiscais, apesar da promessa de outros setores do governo, como o Ministério de Portos e Aeroportos, de socorrer aéreas em crise.

Na quinta-feira, a Gol informou que pediu o equivalente à recuperação judicial nos EUA, como forma de recuperar fôlego financeiro e manter as operações. A empresa tem dívida de R\$ 20 bilhões. Com dívidas de US\$ 20 bilhões, a Gol entrou com o pedido no Tribunal de Falências dos EUA para o Distrito Sul de Nova York.

Com o processo, a companhia espera levantar capital, reestruturar as finanças e "fortalecer operações comerciais no longo prazo, enquanto continuam a operar normalmente.

Técnicos da Fazenda indicam que a redução dos valores do combustível das aéreas deve ser feita diretamente pela Petrobras, principal fornecedora do produto no Brasil, sem redução da cobrança de impostos num momento em que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, tenta viabilizar a meta de déficit zero prevista para este ano.

Anteontem, o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que se reunirá com o presidente Jean Paul Prates na próxima semana para detalhar a ajuda. Além da redução no combustível de aeronaves, o governo pretende investir até R\$ 6 bilhões em um fundo de apoio a empresas que servirá para financiar investimentos ou renegociar dívidas.

De acordo com Silvio Costa, as conversas para o pacote financeiro incluem a Fazenda e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A ideia é criar uma nova linha de crédito, mas o governo ainda não detalhou as formas de abastecimento financeiro.

Aliados do ministro Fernando Haddad disseram, porém, que não há pouco espaço para o Tesouro Nacional liberar novas verbas para o fundo. A equipe econômica tenta cortar gastos e diminuir benefícios fiscais em meio a correria para garantir a meta fiscal de déficit zero. O primeiro relatório bimestral de avaliação das receitas e despesas primárias deve ser divulgado no dia 22 de março.

Com o recuo da Fazenda, a linha de crédito às aéreas deve ficar com a maior parte do financiamento via BNDES e usar recursos já existentes do fundo. A operação, porém, ainda não foi desenhada.

O banco vem abrindo os cofres para uma série de setores empresariais. Na última terça-feira, o governo lançou a nova política industrial com a promessa de financiamentos e subsídios de R\$ 300 bilhões até 2026. Segundo o BNDES, deste total, R\$ 250 bilhões serão mobilizados pelo banco.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/01/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SUZANO CHEGA AOS 100 ANOS COM INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS E CORRIDA PARA REDUZIR CUSTO DE PRODUÇÃO

Walter Schalka, presidente da companhia, diz que um dos maiores diferenciais do grupo em relação aos concorrentes estrangeiros está na competitividade

Por Lucas Agrela



Entrevista com Walter Schalka - Presidente da Suzano

A fabricante de celulose Suzano atingiu nesta semana uma marca restrita a poucas indústrias brasileiras: 100 anos de fundação. E, segundo o presidente da companhia, Walter Schalka, sempre com o olhar voltado para o longo prazo. Isso se reflete em um plano de investimentos robusto, que inclui uma nova fábrica em Mato Grosso do Sul, prevista para entrar em operação ainda este ano, que vai adicionar 2,5 milhões de toneladas de capacidade de produção para o grupo (hoje em torno de 11 milhões de toneladas por ano).

Segundo Schalka, um dos principais diferenciais do grupo está na competitividade, e a nova fábrica deve melhorar ainda mais esse quadro. “O custo médio da nossa celulose é de US\$ 180 por tonelada. O Projeto Cerrado terá um custo de US\$ 100 por tonelada. Nossos concorrentes na Ásia, na América do Norte e na Europa têm um custo médio de US\$ 550 por tonelada. Somos muito mais competitivos do que eles e essa é a nossa maior defesa”, diz o executivo. “Continuamos trabalhando para melhorar o custo e, se eventuais competidores entrarem no negócio, entrarão com custos mais altos e terão piores resultados do que nós.”

A seguir, os principais trechos da entrevista:

A Suzano anunciou investimento de R\$ 16,4 bilhões no Brasil em 2024. Como esses recursos serão utilizados?

Esse valor é uma composição de investimentos na área florestal, em uma nova fábrica de tissue (para papel higiênico em Aracruz, ES) e no projeto Cerrado (fábrica que está sendo erguida em Ribas do Rio Pardo, MS), que trará uma capacidade adicional de 2,5 milhões de toneladas.

No interior de São Paulo, vocês anunciaram a conversão de uma máquina em Limeira para elevar a capacidade de produção de celulose fluff. Essa é um negócio importante?

Em Limeira, faremos a conversão para produzir fluff, produto que vai nas fraldas e absorventes femininos. Fizemos uma primeira fábrica em Suzano, que está operando em plena capacidade e operando super bem. Precisamos fazer a expansão e optamos por Limeira. Com isso, vamos quadruplicar a capacidade de produção de fluff.



Walter Schalka, presidente da Suzano, está na empresa há 11 anos e aposta em novas fábricas para aumentar capacidade Foto: FELIPE RAU/ESTADAO

Há uma oportunidade global de venda de fluff, mesmo diante da redução de nascimentos no mundo?

Quase tudo na Suzano é baseado na migração de fibras. Até cinco anos atrás, a celulose fluffy era 100% de fibra longa e era feita principalmente na América do Norte. A Suzano resolveu entrar nisso utilizando fibra curta, feita a partir do eucalipto. Evoluímos nisso ao longo do tempo e agora precisamos expandir. A demanda cresce 2,5% ao ano, assim como a população mundial. A substituição de fibra vai dar um produto melhor para os clientes.

Olhando para o balanço, a Suzano teve redução de receita de 37% e queda na margem Ebitda no terceiro trimestre do ano passado. Por que esse é o momento certo para investir em expansão?

A empresa tem uma política diferente da média das indústrias brasileiras. Reinvestimos 90% da nossa geração operacional de caixa. Todos os anos, a companhia reinveste no negócio e isso dá uma dinâmica importante para o futuro. Nos últimos quatro anos, de 2021 a 2024, são R\$ 60 bilhões investidos no País.

Como está a questão do preço da celulose atualmente? E qual a perspectiva para os próximos anos?

Hoje, o preço da celulose está por volta de US\$ 650 (a tonelada) na Ásia. O preço é adequado para rentabilizar o nosso produto, apesar de o nosso custo de caixa ser muito baixo. Mesmo em cenários em que o preço cai, a geração de caixa da companhia é positiva. Nos últimos dez anos, o preço médio da celulose foi de US\$ 620. A empresa está muito bem preparada para um preço médio nessa magnitude. Há dois anos, o preço atingiu US\$ 860 e, há um ano, chegou a US\$ 470. Houve muita oscilação de preços, mas a companhia está muito bem preparada para lidar com isso por causa do baixo custo.

O Brasil é o maior exportador de celulose atualmente, mas há uma competição forte com outros países. Como a empresa lida com isso?

A maior proteção da companhia é a competitividade de custos. O custo médio da celulose é de US\$ 180 por tonelada. O Projeto Cerrado terá um custo de US\$ 100 por tonelada. Nossos concorrentes na Ásia, na América do Norte e na Europa têm um custo médio de US\$ 550 por tonelada. Somos muito mais competitivos do que eles e essa é a nossa maior defesa. Continuamos trabalhando para melhorar o custo e, se eventuais competidores entrarem no negócio, entrarão com custos mais altos e terão piores resultados do que nós.

A empresa está completando nesta semana 100 anos de fundação. Quais os desafios enfrentados para se chegar a tal marca?

Como brasileiros, a empresa chegar com vigor ao centenário é motivo de muito orgulho, já que é algo muito difícil. A Suzano passou por diversos momentos da história, como revolução, guerras, diferentes planos econômicos, inflação elevada, crescimento da economia, recessão e repressão



econômica, além de volatilidade de câmbio e preços. Como é uma empresa eminentemente exportadora, essas duas últimas variáveis são muito sensíveis ao nosso negócio. Ao longo do tempo, nos preparamos para operar em um regime de muita volatilidade. Nos 11 anos em que estou à frente da companhia, houve quatro momentos de baixa expressiva de preços. Em uma empresa de commodities, é sempre um momento de tensão mais elevada quando os preços ficam menores.

Manter a família fundadora envolvida na empresa ajudou a manter o foco do negócio ao longo dos anos? Isso deve se manter?

A longevidade da empresa tem a ver com uma característica fundamental dos acionistas de referência: a visão de longo prazo. Eles olham muito para o negócio sob essa perspectiva. Obviamente, sempre tentamos maximizar os resultados no curto prazo, mas nunca em detrimento do longo prazo. Hoje, nós plantamos árvores que iremos colher daqui a sete anos. Portanto, olhamos para um horizonte longo. Outra característica importante da família fundadora (Feffer) é a resiliência. Em 100 anos, a família aguentou de tudo. Sem acionistas de referência assim, seria comum as pessoas saírem do negócio por causa da volatilidade. A família quer estar presente na companhia nos próximos 100 anos.

Qual é a influência do ambiente político-econômico nos negócios da Suzano?

Mais de 95% do nosso volume de venda de celulose é para o exterior. Nós somos pouco dependentes da economia local no dia a dia. Há, porém, duas variáveis importantes: a inflação do custo e o câmbio. Para lidar com isso, a empresa faz proteções cambiais. Temos um modelo voltado a reduzir a volatilidade e, portanto, ter uma taxa contínua ao longo do tempo.

A questão da taxa de juros, que está em trajetória de queda, tem impacto na operação?

A queda de juros vai acontecer, mas 100% da dívida da Suzano é externa. Sendo assim, não é ligada à taxa de juros interna. Se a dívida é tomada no Brasil, é convertida para dólar imediatamente. Nós somos muito influenciados pela taxa de juros externa, que também acreditamos que irá cair, apesar de, por proteção, a companhia ter travado a taxa de juros antes da subida da inflação e dos juros. Nossa dívida é muito longa e na ordem de 5%, o que é muito barato para os termos brasileiros.

Qual tem sido a estratégia usada para ampliar a plantação de eucalipto minimizando os impactos ambientais e sociais?

Só plantamos em áreas que tenham sido abertas antes de 1994. Portanto, há 30 anos, a companhia não entra em áreas desmatadas depois dessa data. A gente entra para competir com pastos degradados. Então, geralmente, não conseguimos competir com soja, com milho. Entramos em áreas que tenham sido áreas plantadas para pasto e que estejam em más condições. Muitos falam do eucalipto porque não têm conhecimento técnico sobre ele. Um dos tabus do eucalipto é que ele seca o solo. Isso é um absurdo e é muito fácil demonstrar que não é verdade. Se fosse verdade, nós teríamos uma empresa nômade, porque eu ia plantar o eucalipto em um lugar, o solo secaria e teríamos de nos mudar para outro lugar de tempos em tempos. Isso não acontece, basta ver a história da Suzano. Nós temos áreas com oito ou nove ciclos de operação e nada afetado foi em relação à seca do solo. O outro tabu é de que eucalipto é um deserto verde, porque tem pouca diversidade, biodiversidade - algo que é verdade, tem mesmo. Mas é a mesma coisa que acontece em outras plantações. A soja também tem pouca diversidade, assim como o milho, o algodão e assim sucessivamente. Nós somos 100% baseados em árvores plantadas por nós. Portanto, estamos muito tranquilos nessa questão do impacto ambiental. Nós somos negativos em carbono.

O que mudou na estratégia da Kimberly Clark desde a aquisição e o que a empresa trouxe de principais benefícios para a Suzano?

A marca Neve é importante para nós. Estamos fazendo alterações na fábrica em Mogi das Cruzes. Estamos muito satisfeitos com a aquisição, excedendo as sinergias inicialmente estimadas. Temos hoje o menor custo do Brasil, um portfólio de marcas e uma distribuição de produtos muito boa.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/01/2024*

LULA NUNCA IRIA SE DISPOR A INTERFERIR NA VALE, DIZ MINISTRO APÓS TENTATIVA DE EMPLACAR MANTEGA

Alexandre Silveira, de Minas e Energia, afirma que presidente foi 'injustiçado' com as notícias sobre a pressão pela indicação do ex-ministro

Por Marlla Sabino

BRASÍLIA - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, negou nesta sexta-feira, 23, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva tenha tratado sobre a indicação do ex-ministro da Fazenda Guido Mantega para o comando da Vale. Segundo o ministro, o chefe do Executivo nunca iria se dispor a fazer interferência direta em uma empresa de capital aberto.

Na quarta-feira, 24, o Estadão confirmou com um conselheiro da Vale que Silveira havia telefonado para defender que o comitê de acionistas escolhesse o indicado de Lula para a presidência da companhia. O grupo deverá se reunir na próxima terça-feira, 30, para deliberar sobre a sucessão na mineradora. Em movimento que sinaliza, agora, um recuo do governo, Mantega deverá divulgar nesta sexta-feira, 26, uma carta para desistir da indicação. A notícia da desistência provocou a valorização das ações da Vale, e consequentemente deu força ao Ibovespa, principal índice da Bolsa de Valores de São Paulo, a B3.

“Em nenhum momento, o presidente tratou de qualquer questão em relação à sucessão da Vale”, afirmou. “Todos conhecem muito bem o perfil do presidente. O presidente Lula nunca se disporia a fazer uma interferência direta numa empresa de capital aberto, listada em bolsa, uma corporation, que tem a sua governança e sua natureza jurídica que deve ser preservada.”



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira Foto: Tauan Alencar/MME

Durante sua declaração, Silveira citou uma entrevista concedida em Davos, na Suíça. Na ocasião, o ministro afirmou que a participação do governo no processo de sucessão na alta cúpula da Vale é legítima e que o Executivo está envolvido na discussão.

“Em Davos, registrei uma posição do governo. A posição do governo era a de que nós compreendíamos que uma corporation de capital aberto, com natureza jurídica própria, onde governo não é controlador, diferentemente da Petrobras, que o governo, apesar de não ser majoritário, é controlador e indica sua diretoria, e que o presidente Lula, todas as vezes que tratava sobre o setor mineral nacional, a única coisa que tratava era cobrando de forma vigorosa, em especial no caso da Vale, que seja empresa que cumpra seu compromisso social de forma mais célere e eficiente”, disse.

Na quinta-feira, Lula foi às redes sociais para criticar a empresa, mas não mencionou Mantega. Ele citou os acidentes em Brumadinho e Mariana, em barragens de resíduos provenientes de mineração da Vale. “Hoje (quinta) faz cinco anos do crime que deixou Brumadinho debaixo de lama, tirando vidas e destruindo o meio ambiente. Cinco anos e a Vale nada fez para reparar a destruição causada”, escreveu o presidente.

Também nas redes sociais na quinta, a presidente do PT, Gleisi Hoffmann, defendeu a indicação do ex-ministro para o comando da Vale. Ela afirmou que o ministro é um dos “pouquíssimos brasileiros” qualificados para compor o conselho de administração da empresa, grupo do qual fazem parte os representantes dos acionistas.

Nesta sexta, Silveira citou ainda que teria dito em Davos que, como ministro, julgava no direito de estar sentado à mesa para poder entender a política a ser estabelecida pela nova diretoria da mineradora.



Na avaliação do ministro, ele e o presidente Lula foram “injustiçados” com as informações divulgadas nas últimas 48 horas de que haveria uma pressão do governo para a indicação de Mantega. “Fiquei muito surpreso ontem (quinta-feira, 25) à noite daquilo que julgo que foi uma grande injustiça que foi feita nas últimas 48 horas”, disse. “Infelizmente se tornou uma grande especulação.”

O ministro também negou que tenha entrado em contato com conselheiros da Vale para “pressionar” e “ameaçar” por uma eventual indicação de Mantega para o comando da mineradora. “Não podemos especular. É muito sério quando diz que um ministro ligou para fazer imposição ou até mesmo, alguns mais levianos, usaram o nome chantagem, sem dizer quem teria recebido esse telefone. Quero afirmar: eu não tive nenhuma conversa com conselheiro que tivesse citado uma indicação do ex-ministro Mantega para suceder atual presidente da Vale.”

Elogios a Mantega

Silveira negou ainda que os elogios feitos a Mantega estejam relacionados com uma eventual indicação para o comando da mineradora. Ele afirmou que mantém contato com o ex-ministro e reforçou que tem grande admiração por sua história. E ressaltou que o governo não tem que indicar nomes e, muito menos, interferir na governança da empresa.

Questionado sobre a possibilidade de uma indicação ao conselho via Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (BB), Silveira ressaltou que não tem conhecimento sobre o tema e ressaltou que a Previ tem uma governança própria.

“A Previ tem duas vagas no Conselho da Vale. A Previ, que não é do governo, é dos funcionários do Banco do Brasil, tem dois conselheiros e tem sua governança própria também, ela escolhe seus conselheiros. Aí é uma outra questão. Conselho é outra questão, o que está em discussão agora é a recondução ou não do atual presidente (da Vale).”

O ministro afirmou que considera “inadequada” a interlocução do governo com o atual comando da mineradora. Segundo ele, é necessário que seja mais próxima e que haja mais rigor. Apesar de afirmar ter críticas, afirmou que elas não estão correlatas nem são personificadas em apenas uma pessoa.

Setor Mineral

Silveira afirmou que o presidente já tratou com ele sobre o setor mineral, mas apenas sobre temas técnicos, principalmente no que se trata de temas como licenciamento e seguranças nas barragens. Ainda, que há uma grande preocupação com o uso adequado do subsolo brasileiro.

“Presidente Lula tratou comigo sobre setor mineral bem mais de uma dezena de vezes e sempre registrando pontos muitos caros ao governo. Setor mineral deve ser tratado com vistas a ser um setor que ajude a desenvolver o País, seja sustentável e seja seguro.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/01/2024

OPINIÃO - PEC NEGOCIADA POR CAMPOS NETO DEVE REFORÇAR BLINDAGEM DO BC CONTRA INTERFERÊNCIAS DO GOVERNO

Se a transferência da fiscalização da instituição do CMN para o Congresso se confirmar, deverá fechar uma porta que ficou aberta na legislação que garantiu a autonomia da instituição, aprovada em 2021

Por José Fucs

A proposta que o presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, deverá encaminhar ao Congresso para transferir a fiscalização da instituição do CMN (Conselho Monetário Nacional) para o Legislativo, revelada pela Coluna do Estadão nesta sexta-feira, 26, pode desagradar ao governo, mas faz todo o sentido do ponto de vista institucional.

O governo, obviamente, prefere manter a fiscalização do BC na esfera do CMN, que hoje está sob seu controle. Afinal, embora o próprio Campos Neto faça parte do órgão, seus outros dois integrantes – os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e do Planejamento, Simone Tebet – jogam a seu favor.

Além disso, como se sabe, o Congresso tem se mostrado relativamente hostil ao governo, apesar de dar o seu apoio à gastança sem lastro realizada na atual gestão, principalmente em relação às tentativas oficiais de promover um “revogaço” de medidas aprovadas após o impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff, em 2016, como a Lei das Estatais, a autonomia do BC, a privatização da Eletrobras e o novo marco do saneamento.



Proposta articulada pelo presidente do BC, Roberto Campos Neto, evitaria que instituição ficasse sob controle absoluto do governo Foto: Adriano Machado/Reuters

Considerando que o mandato de Campos Neto à frente do BC termina no fim deste ano e que o próximo comandante da instituição será indicado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a transferência da fiscalização para o Congresso deverá evitar que o governo tenha controle absoluto do CMN, no qual já tem a maioria de seus integrantes. Também deverá reforçar a blindagem do BC contra uma interferência

política indevida na gestão das políticas monetária e cambial, como a empreendida no passado pelos governos petistas, com resultados desastrosos para o País.

Até agora, o BC não se pronunciou oficialmente sobre a questão, confirmando ou negando a informação. Mas, se a PEC (Proposta de Emenda à Constituição) articulada por Campos Neto se transformar em realidade e for aprovada pelo Congresso, uma porta que ficou aberta na legislação que garantiu a autonomia da instituição, aprovada pelo Legislativo em 2021, será fechada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/01/2024

LULA VETA R\$ 4,2 BI EM EMENDAS LIGADAS A OBRAS E TRATOR, AS PREFERIDAS DOS PARLAMENTARES; VEJA LISTA

Presidente cortou um total de R\$ 5,6 bilhões em emendas de comissão, com foco em ministérios ligados ao Centrão e ações cobiçadas em ano eleitoral; confira os programas mais afetados

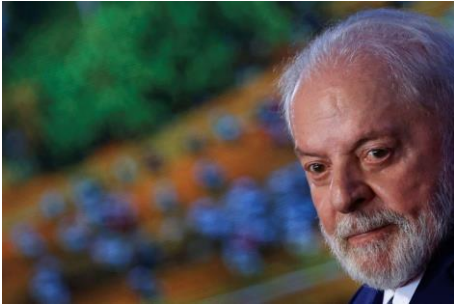
Por Bianca Lima

BRASÍLIA - O veto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva a parte das emendas de comissão no Orçamento de 2024 não atingiu apenas os ministérios mais ligados ao Centrão, como mostrou o Estadão na terça-feira, mas também as ações que costumam ser as preferidas dos parlamentares.

Dos R\$ 5,6 bilhões cortados pelo Executivo, R\$ 4,2 bilhões estão concentrados em apenas quatro rubricas, ligadas principalmente a obras, pavimentação, calçamento e aquisição de maquinário agrícola, como tratores e retroescavadeiras.

Essas destinações costumam ser as preferidas de grande parte de deputados e senadores. Com elas, eles podem colocar placas nas obras, destacando a autoria da emenda, ou fazer eventos de entrega das máquinas aos produtores rurais. Esses atos ajudam a ampliar a influência nos redutos eleitorais e serão ainda mais cobiçados em 2024 — quando prefeitos e vereadores disputarão votos nas urnas.

O maior corte, de R\$ 1,5 bilhão, foi realizado na ação “Apoio a Projetos de Desenvolvimento Sustentável Local Integrado”, no âmbito do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional. A pasta é comandada por Waldez Góes, apadrinhado do presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), senador Davi Alcolumbre (União-AP).



Lula vetou R\$ 5,6 bilhões em emendas de comissão do Orçamento de 2024 Foto: Adriano Machado/Reuters

A rubrica orçamentária é destinada à construção e manutenção de estradas, pontes e galpões, implantação de iluminação e calçadas, além de obras de pavimentação. Inclui, ainda, aquisição de tratores, restroescavadeiras e caminhões.

A compra de tratores com verba de emendas ganhou notoriedade durante a vigência do orçamento secreto, revelado pelo Estadão em 2021, no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro. O esquema, também conhecido como “tratoração”, foi extinto pelo Supremo Tribunal Federal em 2022.

Com o fim dessa destinação, as atenções do Legislativo se voltaram para as emendas de comissão, já chamadas de “herdeiras” do orçamento secreto, uma vez que também seguem a lógica de distribuição segundo os interesses das cúpulas da Câmara e do Senado. De 2023 para 2024, elas tiveram seus valores inflados em 140%: de R\$ 6,9 bilhões (cifra empenhada) para R\$ 16,6 bilhões. Com o veto de Lula, o montante ficou em R\$ 11 bilhões.

Já a segunda maior tesourada do governo, de R\$ 1,1 bilhão, foi na ação de “Apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano Voltado à Implantação e Qualificação Viária”, que contempla pavimentação, calçamento, além de sinalização viária e acessibilidade. O programa está no âmbito do Ministério das Cidades, atualmente comandado por Jader Filho, que preencheu a cota do MDB na Esplanada.

Na sequência vem “Apoio a Projetos de Infraestrutura Turística”, com uma redução de R\$ 950 milhões. A rubrica fica no guarda-chuva do Ministério do Turismo e também está ligada a gastos com pavimentação, iluminação pública e construção de rodovias, além de obras de interesse turístico.

Atualmente, a pasta é comandada por Celso Sabino, que faz parte da cota do União Brasil dentro do governo e é aliado do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Em entrevista ao Estadão/Broadcast, logo após assumir o cargo, Sabino afirmou que um dos seus objetivos era turbinar o número de emendas destinadas ao setor para compensar o baixo orçamento da pasta.

Por fim, a quarta ação mais afetada pelo veto é “Apoio a Projetos e Obras de Reabilitação, de Acessibilidade e Modernização Tecnológica em Áreas Urbanas”, no âmbito das Cidades. Foram cortados R\$ 695 milhões da rubrica, que abarca obras em perímetros urbanos e de melhoria da infraestrutura, como pavimentação e iluminação.

Nesta quinta-feira, a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, afirmou que o veto aos R\$ 5,6 bilhões em emendas de comissão é provisório e poderá ser revisto. Segundo ela, a sistemática dos vetos não é simples, já que não é possível cortar apenas uma parte da ação orçamentária. “Ou eu corto a programação inteira ou não posso cortar”, explicou.

“Como não sei os acordos do Congresso, aquilo que eles realmente fazem questão, aquilo que é da parte do Congresso, nós fizemos provisoriamente um primeiro veto nas ações, nas linhas de programação, e podemos, lá para fevereiro, fazer qualquer alteração, como sempre fizemos no momento certo”, disse.

Segundo Tebet, o governo terá mais clareza desses números na apresentação do primeiro relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas, previsto para março. A data é crucial, já que é o prazo limite para a equipe econômica apresentar o tamanho do contingenciamento necessário para cumprir a meta de déficit zero. Ou, então, anunciar uma mudança de meta, como defende a ala política.

Em entrevista à Rádio Metrópole de Salvador, na terça-feira, Lula afirmou que se reunirá com lideranças partidárias, que já criticam o veto e poderão derrubá-lo, para explicar a decisão. Segundo



ele, o Orçamento de 2024 está sendo feito “com as condições que é possível fazer”, citando aumento de investimento em saúde e educação.

Todo esse puxa-estaca orçamentário ocorre em meio à disputa entre Executivo e Legislativo em torno das verbas públicas e o poder de executá-las, somada às incertezas crescentes em relação ao cumprimento da meta de déficit zero. Além disso, o governo ainda tem de lidar com um espaço para despesas R\$ 4,4 bilhões menor do que o projetado, devido à inflação abaixo do esperado./Com Fernanda Trisotto e Sheyla Santos

Veja as ações mais afetadas pelo corte nas emendas de comissão:

1. Apoio a Projetos de Desenvolvimento Sustentável Local Integrado: R\$ 1,5 bilhão (Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional)
2. Apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano Voltado à Implantação e Qualificação Viária: R\$ 1,1 bilhão (Ministério das Cidades)
3. Apoio a Projetos de Infraestrutura Turística: R\$ 950 milhões (Ministério do Turismo)
4. Apoio a Projetos e Obras de Reabilitação, de Acessibilidade e Modernização Tecnológica em Áreas Urbanas: R\$ 695 milhões (Ministério das Cidades)
5. Desenvolvimento de Atividades e Apoio a Programas e Projetos de Esporte Amador, Educação, Lazer e Inclusão Social: R\$ 252 milhões (Ministério do Esporte)
6. Apoio a Projetos de Excelência Esportiva nas Fases de Especialização e Aperfeiçoamento: R\$ 252 milhões (Ministério do Esporte)
7. Apoio a Iniciativas e Projetos de Inclusão Digital: R\$ 108,4 milhões (Ministério das Comunicações)

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/01/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO DISCUTE FUNDO DE ATÉ R\$ 6 BI PARA AÉREAS

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que nos próximos dez dias deverá ser anunciado um fundo de auxílio voltado para as companhias aéreas

Por Fabio Murakawa — De Brasília

O governo deve anunciar nos próximos dez dias um fundo de R\$ 4 bilhões a R\$ 6 bilhões para socorrer as companhias aéreas, disse o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. De acordo com ele, o Fundo Nacional de Financiamento da Aviação Brasileira está sendo preparado em conversas com o Ministério da Fazenda e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Costa Filho não explicou, no entanto, qual será a origem dos recursos.

O ministro afirmou ainda que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciará no dia 5 o programa Voa Brasil, que vai possibilitar a venda de passagens aéreas com valor de até R\$ 200 para públicos específicos.

Costa Filho conversou com a imprensa nesta quarta-feira (24) após reunião com o ministro Rui Costa, da Casa Civil, no Palácio do Planalto. Ele estava acompanhado da presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Jurema Monteiro.

“Nesses próximos dez dias, já está em construção com o ministro [Fernando] Haddad, com o presidente do BNDES, [Aloizio] Mercadante, nós iremos apresentar ao país um fundo de financiamento da aviação brasileira”, disse o ministro. “[O fundo funcionará] para que as empresas aéreas possam buscar crédito, se capitalizar e, com isso, poder ampliar investimentos na aviação,

que vão desde o refinanciamento de dívidas, de investimentos em manutenção, como também compra de novas aeronaves", afirmou o ministro.

Costa Filho disse que o governo estuda alternativas para baixar o preço da querosene de aviação (QAV), uma queixa recorrente das empresas. Questionado sobre se essa alternativa passava por uma redução da margem de lucro da Petrobras ou pela redução de impostos, o ministro afirmou que a "modelagem" ainda está em estudo.

"Queremos conversar com o presidente da Petrobras, Jean Paul [Prates], para na próxima semana apresentar efetivamente uma proposta", disse.

"A gente está discutindo a questão da modelagem em relação ao QAV. Há uma sensibilidade da Petrobras de poder discutir a questão deste combustível. A gente está vendo que é a melhor formatação em conversas com as companhias aéreas e com a Petrobras."

Segundo Costa Filho, haverá uma nova reunião com Rui Costa na semana que vem para debater o assunto.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/01/2024

FT: OPERADORAS CHINESAS VEEM 'OPORTUNIDADE' DE NEGÓCIOS NA ROTA DO MAR VERMELHO

Companhias marítimas tentam tirar proveito da suposta imunidade chinesa aos ataques do grupo rebelde houthis

Por Robert Wright, Financial Times — Londres



— Foto: AP Photo

Várias empresas de navegação chinesas vêm reorientando seus navios para o Mar Vermelho e o Canal de Suez para, segundo analistas, tentar tirar proveito da suposta imunidade da China aos ataques dos houthis que têm afastado a maioria das outras operadas da região.

Essas companhias marítimas chinesas, de tamanho relativamente pequeno, têm atendido portos como Doraleh, no Djibuti, Hodeidah, no Iêmen, e Jidda, na Arábia Saudita, que sofreram grandes diminuições no movimento depois das grandes operadoras de navios porta-contêineres terem alterado suas rotas para evitar possíveis ataques dos rebeldes houthis, do Iêmen.

Entre as empresas de navegação que redistribuíram sua frota está a Transfar Shipping, de Qingdao, que em seu site se descreve como "um participante emergente no mercado transpacífico" e oferece serviços entre a China e os EUA.

Dois dos três navios da Transfar Shipping, o Zhong Gu Ji Lin e o Zhong Gu Shan Dong, estão atualmente operando no Oriente Médio. Sites de rastreamento de navios mostram que o Zhong Gu Shan Dong veio do Mediterrâneo através do Canal de Suez no fim de dezembro, depois de muitas outras empresas terem abandonado a área.

Os houthis, que contam com o apoio do Irã, começaram em novembro a atacar navios comerciais que eles dizem ter ligações com Israel e declaram estar agindo em apoio aos palestinos na Faixa de Gaza após o início da guerra entre Israel e o Hamas. O grupo também atacou outros navios, em especial os ligados aos EUA.



Líderes do grupo disseram que não atacarão navios associados à China ou à Rússia, ambos aliados do Irã, desde que não tenham ligações com Israel. Os EUA pediram à China para conclamar o Irã a controlar os houthis, sem aparente sucesso.

Cichen Shen, especialista em China na Lloyd's List Intelligence, uma firma de dados marítimos, disse que a "explicação mais fácil" para a chegada de novos operadores chineses na região é que eles procuram aproveitar sua relativa segurança contra os ataques e ganhar novos negócios.

"Você tem interesse comercial e vê essa brecha e vê a demanda", disse Shen, sobre a motivação das empresas para transferir navios à região. "Acho que o interesse comercial provavelmente é o maior motivo."

Ele cita a China United Lines (CU Lines) como exemplo da abordagem das operadoras chinesas. A empresa de Yangpu, na ilha de Hainan, teve uma expansão significativa durante a desestabilização do comércio exterior causada pela pandemia da covid-19 e concentrou-se nas rotas China-Europa e China-EUA.

Na semana passada, a CU Lines anunciou o início de um serviço "Mar Vermelho Express", ligando Jeddah, na Arábia Saudita, a uma série de portos chineses. Shen considera "natural" que a CU Lines aplique a mesma abordagem oportunista aos problemas no Mar Vermelho que aplicou durante a era da covid-19.

"É um tipo semelhante de interrupção, que cria essa escassez de oferta de navios", disse Shen.

Simon Heaney, gerente sênior de análise de contêineres da Drewry Shipping Consultants, com sede em Londres, disse que as transportadoras que contratam navios para levar mercadorias pela rota precisam avaliar se aceitam o risco de usar os novos serviços.

"É oportunista, arriscado e pode atrair alguns donos de carga menos avessos a riscos", disse Heaney.

A reorientação das empresas chinesas para o Mar Vermelho ocorre depois de a maioria das grandes operadoras marítimas de contêineres — inclusive a chinesa Cosco, operadora da quarta maior frota do setor — terem abandonado o sul do Mar Vermelho em razão dos riscos à segurança. Números da Clarksons, uma firma de serviços de transporte marítimo, mostram que as chegadas de navios de contêineres em meados de janeiro perto da foz do Mar Vermelho diminuíram 90% em relação à média da primeira quinzena de dezembro.

Dados da MarineTraffic, um serviço de rastreamento e análise de navios, mostraram que sete das embarcações usadas pelos novos participantes na rota operavam em outros mercados em outubro de 2022, antes das atuais interrupções.

As empresas marítimas procuram deixar claro aos possíveis atacantes houthis que possuem ligações com a China.

O site de uma empresa, a Sea Legend, de Qingdao, ressalta que seus navios ostentam a bandeira da China de forma destacada e navegam através da área de risco do Mar Vermelho escoltados pela Marinha chinesa. A Sea Legend era uma operadora até então desconhecida, mas lançou neste mês um serviço com sete navios para ligar portos turcos, como o de Istambul, à China através do Mar Vermelho.

A empresa atende os portos de Aden, no Iêmen, Doraleh, no Djibuti, Jidda, na Arábia Saudita, Aqaba, na Jordânia e Sokhna, no Egito. Todos estão na área atualmente não atendida pela maioria das grandes operadoras de navios porta-contêineres.

A Sea Legend informou ao “Financial Times” que adicionou o Mar Vermelho a seus serviços para oferecer uma solução para as transportadoras no Extremo Oriente com uma segurança adequada. Nenhum dos outros novos participantes na rota respondeu aos pedidos para comentar o assunto.

Outro novo participante, a Fujian Huahui Shipping, está operando dois navios, o Hui Fa e o Hui Da 9. Os dois trafegaram recentemente pelo Canal de Suez.

Alguns navios destacam em seus dados de identificação via satélite que são de propriedade de chineses. Heaney disse que os novos participantes provavelmente vão “desaparecer muito rápido” quando as interrupções terminarem.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/01/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COM DÍVIDA BILIONÁRIA, NOVA RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA OSX É CONSIDERADA DESAFIADORA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/01/2024 - 19:58



Divulgação

Especialistas em Direito Empresarial acreditam que processo para reestruturar dívida da ordem de R\$ 8 bilhões pode durar mais de 10 anos e exige cautela

A nova recuperação judicial apresentada pela OSX é considerada desafiadora e pode se arrastar por mais de 10 anos. Fontes ouvidas pela Portos e Navios e especialistas em Direito Empresarial afirmam que um dos pontos de

preocupação é que nenhum credor relevante foi pago na primeira RJ e que o segundo processo foi apresentado carregando dívidas da primeira que, corrigidas, dobraram a dívida. O primeiro pedido de recuperação judicial da OSX, apresentado em 2013 e aprovado no ano seguinte, teve como objetivo reestruturar uma dívida da ordem de R\$ 4 bilhões à época, que hoje gira em torno de R\$ 8 bilhões.

Uma fonte destacou à reportagem que a empresa tem cerca de R\$ 14 milhões de valor de mercado na B3 e uma dívida bilionária, o que é desafiador para a viabilidade econômica da companhia. A OSX hoje é a única empresa remanescente do grupo X controlada pelo empresário Eike Batista. Esse também é um ponto considerado importante por conta das análises de reputação, que dificultam a ocupação de área, a atração de grandes empresas e avaliações de compliance. Com a abertura da RJ, um novo plano de recuperação deverá ser apresentado dentro de 60 dias. O processo seguirá com comentários, votações e possibilidade de impugnações ao crédito pelos credores.

O Porto do Açu é um dos principais credores da empresa, juntamente com a Caixa e os bancos Votorantim e Santander. No primeiro plano de RJ, a administração do porto chegou a fazer um acordo com a OSX adiando por dois anos o pagamento do aluguel da área de 3,2 milhões de metros quadrados (m²) que a empresa ocupa no complexo portuário. O projeto original da OSX, que não se consolidou, previa que funcionaria nesse espaço um estaleiro moderno, com equipamentos de última geração.

Mais recentemente, o Porto do Açu concordou com a flexibilização do contrato, permitindo à OSX sublocar a área para outras empresas do segmento da indústria naval, ou correlacionadas, para viabilizar geração de receita. Considerando as prorrogações, a OSX teria ficado 9 anos com



diferimento de aluguel, acumulando R\$ 400 milhões de dívida. Em outubro do ano passado, foi formalizado o fim do acordo que suspendia a cobrança desse arrendamento.

O novo pedido de recuperação judicial da OSX Brasil foi aceito, na última terça-feira (23), pelo juiz titular Luiz Alberto Carvalho Alves, da 3ª Vara Empresarial do Tribunal de Justiça Estado do Rio de Janeiro. A empresa informou ao mercado que recebeu a decisão com otimismo e ressaltou que vem buscando alternativas para equalizar suas obrigações financeiras. Em nota, a OSX afirmou que entende que a recuperação judicial é a medida mais adequada para dar continuidade ao seu processo de reestruturação.

A OSX acredita que a nova RJ vai permitir a continuidade do trabalho, o qual destacou já ter atraído mais de R\$ 2 bilhões em novos contratos, além de R\$ 600 milhões em investimentos de infraestrutura na área 'OSX Açú', com geração de 1.200 empregos desde que a nova administração assumiu a companhia, em 2021. "A OSX entende que o mercado encontra-se aquecido e em expansão, contribuindo para melhores possibilidades de ganhos comerciais", avaliou a empresa no comunicado.

De acordo com a empresa, o plano de recuperação judicial está embasado no desenvolvimento da OSX no complexo industrial e portuário do Açú, no norte fluminense, bem como nas mudanças promovidas pela atual gestão a fim de promover novas oportunidades comerciais, como a celebração de novos contratos com o grupo OSX.

"O grupo OSX não apenas possui condições de superar os desafios atuais, mas também está preparado para emergir de um processo de recuperação judicial, revitalizado e fortalecido, com total confiança em sua capacidade operacional e comercial para seguir com um plano que lhe permita restabelecer, de forma organizada, seu equilíbrio econômico-financeiro, em benefício da própria companhia, seus acionistas, colaboradores, credores e stakeholders", garantiu a OSX em seu informe.

Ao cruzar com demonstrações financeiras e dados públicos, alguns analistas questionam parte dos números apresentados, apontando despesas da empresa superando receitas e o número de empregos, entendendo que foram computados postos gerados pelas atividades sublocadas. Há uma expectativa de que, nos próximos dois meses, seja realizada uma perícia econômica e financeira, solicitada por um dos credores à justiça. O objetivo é demonstrar a viabilidade econômica da empresa, que será anexada ao processo de aprovação do novo plano. Um assistente do Judiciário analisará documentos e pedirá informações a fim de produzir um laudo indicando se a empresa é viável.

Pela lei, uma empresa pode pedir mais de duas recuperações judiciais, e uma das condições é a empresa não ter decretado falência. Para especialistas em Direito Empresarial, porém, o caso da OSX pode levar até uma década para a recuperação financeira e sustentável. O especialista em Direito Empresarial e Societário, Marcelo Godke, entende que a situação da OSX ainda é muito delicada porque há risco de decretação de falência, se ela deixar de cumprir determinadas obrigações.

Ele observa que a recuperação econômica de uma empresa pode demorar mais de uma década. "O plano de recuperação aprovado serve, por exemplo, para diminuir dívida, postergar prazo de pagamento. Mas a empresa tem de voltar a andar pelos próprios pés, ela precisa voltar a caminhar normalmente. E isso não acontece do dia para a noite", explicou o sócio do escritório Godke Advogados.

Filipe Denki, especialista em Direito Empresarial, vê o mercado com uma reação diferente com mais um pedido de recuperação judicial em relação ao primeiro processo, iniciado há 10 anos. "No cenário atual, um pedido de recuperação judicial da OSX não surpreende, seja porque a empresa permaneceu mais de 7 anos em recuperação judicial, seja porque desde o encerramento da recuperação judicial ela não apresenta resultado positivo. Evidente que, por serem dados públicos, o

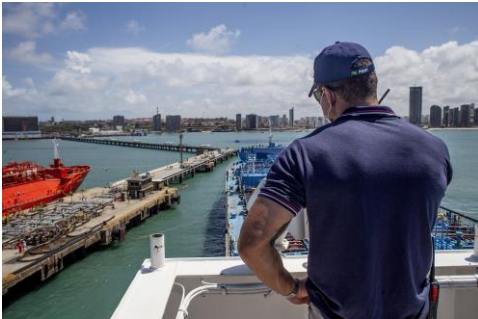
mercado já está preparado para este momento", analisou o advogado, que é sócio do escritório Lara Martins.

Giulia Panhóca, especialista em Direito Empresarial, acrescentou que os motivos que levaram a OSX a pedir recuperação judicial não têm fundamento puramente econômico, pois foram condições específicas da empresa e gestão do grupo. A advogada do escritório Ambiel considera que outros estaleiros não sofrerão com esse processo porque a construção naval brasileira é um setor muito mais dependente da Petrobras e do mercado de petróleo e gás como um todo, tendo sido muito afetada pela retração do mercado de petróleo e pelos efeitos da Lava Jato.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/01/2024

DPC DIVULGA TABELA COM VALORES DE FREQUÊNCIA MÍNIMA DAS FAINAS DE PRATICAGEM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/01/2024 - 20:10



Arquivo/Divulgação

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha divulgou a tabela de valores de frequência mínima de faixas de praticagem das zonas de praticagem, a vigorar em 2024. A portaria 12/2024, que consta no Diário Oficial da União desta sexta-feira (26), entra em vigor a partir da publicação. Confira abaixo a tabela com a frequência mínima:

PRATICAGEM	ZP	FREQUÊNCIA MÍNIMA DE FAINAS POR PRT NO QUADRIMESTRE	EXIGÊNCIA 50%	EXIGÊNCIA 75%
Amapá	1	6	3	5
Amazonas	2	9	5	7
Pará	3	21	11	16
Maranhão	4	23	12	17
Ceará	5	26	13	20
Rio Grande do Norte	6	6	3	5
	7	7	4	5
Paraíba	8	8	4	6
Pernambuco	9	34	17	26
Alagoas/Sergipe	10	27	14	20
Bahia	12	22	11	17
Espírito Santo	14	22	11	17
Rio de Janeiro	15	43	22	32
São Paulo	16	39	20	29
Paraná	17	36	18	27
Santa Catarina	18	33	17	25
	21	28	14	21
	22	27	14	20
Rio Grande do Sul	19	27	14	20
	20	5	3	4

Fonte: DOU 26/01/2024

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/01/2024



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 015/2024
Página 47 de 47
Data: 26/01/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 26/01/2024