

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 016/2024
Data: 29/01/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
NO DIA DO PORTUÁRIO, HISTÓRIAS DE CRESCIMENTO PROFISSIONAL E AMOR AO TRABALHO NO PORTO DE SANTOS	4
CONTRA CONGESTIONAMENTOS DE CAMINHÕES, PREFEITO DE CUBATÃO PEDE MAIS RIGOR À AUTORIDADE PORTUÁRIA	6
COLONISTAS DE A TRIBUNA FALAM SOBRE PRORROGAÇÃO DA GLO NO PORTO DE SANTOS.....	7
TRECHO DE LINHA FÉRREA SERÁ INTERDITADO PARA OBRAS EM CIDADE DO LITORAL DE SP	8
132 ANOS, O PORTO DE SANTOS MERECE ESTA FESTA	9
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	10
ZPE CEARÁ FECHA 2023 COM ALTA DE 12,2% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	10
EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR EM ALAGOAS CRESCE 66,7%, UM RECORDE HISTÓRICO.....	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	13
PORTO E AEROPORTO DE JOÃO PESSOA (PB) RECEBEM INVESTIMENTOS PARA OBRAS DE INFRAESTRUTURA	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	14
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO VISITA AMAZONAS PARA TRATAR DE AÇÕES DO PNATRANS	14
BR-407/BA, ENTRE JUAZEIRO E SENHOR DO BONFIM, TEM 65 QUILOMETROS DE PAVIMENTO REVITALIZADO	15
EVENTO NO PALÁCIO DO PLANALTO, NESTA TERÇA (30), MARCA INÍCIO DA CONCESSÃO DOS LOTES 1 E 2 DAS RODOVIAS PARANAENSES	16
PORTAL PORTO GENTE	16
EUROPA É MERCADO PROMISSOR PARA EXPANSÃO DAS TECNOLOGIAS BRASILEIRAS DESENVOLVIDAS PARA O SETOR.....	16
O EQUILÍBRIO SOBRE O DESIQUILÍBRIO COMO SOLUÇÃO PARA O PORTUS	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – INOVAÇÃO E EFICIÊNCIA NOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS – O CASO DE PECÉM.....	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
Vale 1.....	19
Vale 2.....	20
Vale 3.....	20
Vale 4.....	20
Vale 5.....	20
NACIONAL - AEROPORTO DE BH TEM MELHOR AVALIAÇÃO ENTRE TERMINAIS PRIVADOS, DIZ ANAC.....	20
PORTO DO PECÉM - PORTO DO PECÉM É O PRIMEIRO DO PAÍS A USAR EMBARCAÇÃO AUTÔNOMA PARA ATUALIZAR CARTA NÁUTICA.....	21
REGIÃO SUL - GRUPO INDIANO PLANEJA OPERAÇÕES DE EXPORTAÇÃO DE MADEIRA PELO PORTO DO RIO GRANDE	22
REGIÃO CENTRO-OESTE - INDÚSTRIA DE MS QUEBRA RECORDE EM RECEITA DE EXPORTAÇÃO EM 2023	23
REGIÃO CENTRO-OESTE - ESTUDO DE VIABILIDADE DE NOVO PORTO SECO EM MS SERÁ ENTREGUE EM TRÊS MESES	23
OPINIÃO – ARTIGOS – ESTRATÉGIA - A VIDA SEMPRE PERMITE ESCOLHAS. QUAL É A SUA?.....	24
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA – O ERRO DA AGROINDÚSTRIA NO AMAZONAS.....	26
AEROPORTOS - ANAC REFORÇA SEGURANÇA CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA	27
REGIÃO CENTRO-OESTE - TCU ISENTA AEROPORTO DE CUIABÁ DA NECESSIDADE DE CONSTRUIR UMA NOVA PISTA	28
NACIONAL - MOTORISTAS DE CAMINHÕES E ÔNIBUS TÊM PRAZO MAIOR PARA REALIZAÇÃO DE EXAME TOXICOLÓGICO	29
REGIÃO SUDESTE - PORTO DO RIO DE JANEIRO GANHA NOVO SISTEMA DE SEGURANÇA	30
REGIÃO SUL - ITAJAÍ: GOVERNO AVANÇA PARA LANÇAR CONSULTA PÚBLICA DO ARRENDAMENTO DEFINITIVO NO PORTO	31
MERCOSUL - POSSÍVEL DEMISSÃO DE MINISTRO DA INFRAESTRUTURA ELEVA TENSÃO NA ARGENTINA.....	32
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	33
AGRONEGÓCIO INICIA O ANO COM MAIS QUATRO NOVOS MERCADOS NA ÁSIA	33
BRASIL SUPERA CONCORRÊNCIA DOS EUA E PORTO VAI EMBARCAR 66% MAIS MILHO.....	34
CIDADE DE MÚLTIPLOS SIGNIFICADOS, SANTOS COMPLETA 478 ANOS	35
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	38
RS QUER PLANO PARA AJUDAR COMUNIDADES NA TRANSIÇÃO DO CARVÃO PARA RENOVÁVEIS	38
APÓS ENCONTRAR PETRÓLEO, PETROBRAS VAI PERFURAR NOVO POÇO NA MARGEM EQUATORIAL.....	40
TOTALENERGIES ENTRA COM MAIS 12,1 GW EM PEDIDOS PARA EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL.....	41
JORNAL O GLOBO – RJ.....	42
EMPRESÁRIOS DEFINEM PRIORIDADES PARA PROMOVER CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL NO G20.....	42
GOVERNO FECHA 2023 COM DÉFICIT PRIMÁRIO DE R\$ 230,5 BILHÕES, O PIOR RESULTADO DESDE 2020.....	44



SETOR PRIVADO É ESSENCIAL PARA O G2, NO MUNDO DA 'REGLOBALIZAÇÃO', DIZ PRESIDENTE DA CÂMARA INTERNACIONAL DE COMÉRCIO	45
MERCADANTE DIZ QUE BNDES É PEQUENO DE MAIS PARA AFETAR DECISÃO DO BC PARA JUROS: 'EM ECONOMIA, O RABO NÃO ABANA O CACHORRO'	48
ALCKMIN E MERCADANTE DEFENDEM NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL	49
'NÃO PODEMOS PERDER ESSA OPORTUNIDADE GEOPOLÍTICA', DIZ PAES SOBRE PRESIDÊNCIA DO BRASIL NO G20.....	51
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	53
JUSTIÇA DE HONG KONG DETERMINA A FALÊNCIA DA EVERGRANDE, SÍMBOLO DA CRISE IMOBILIÁRIA NA CHINA.....	53
OPINIÃO 'GOLEADA' SOFRIDA POR LULA DESDE O COMEÇO DO ANO PODE VIRAR 'SURRA' HISTÓRICA NAS PRÓXIMAS SEMANAS.....	55
GOVERNO FECHA 1º ANO DA GESTÃO LULA COM ROMBO DE R\$ 230,5 BI NAS CONTAS, O 2º MAIOR DA HISTÓRIA	57
VALOR ECONÔMICO (SP).....	59
AGENDA DE POLÍTICA: LULA ANUNCIA OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	59
ANÁLISE: DEPOIS DE RECUO DO GOVERNO, SUCESSÃO NA VALE DEVE SE ESTENDER POR FEVEREIRO.....	60
AGRICULTORES DA FRANÇA BLOQUEIAM ACESSOS A PARIS EM PROTESTO CONTRA REGULACÕES DA UE	62
PETROBRAS ATINGE META DE PRODUÇÃO EM 2023, COM ALTA DE 3,7%	63
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	64
BC ALERTA SOBRE AUMENTO DE GOLPES NO SISTEMA DE VALORES A RECEBER.....	64
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	65
CANAL DE SUEZ VÊ QUEDA DE 42% NAS TRAVESSIAS EM MEIO A ATAQUES HOUTHÍ	65
ESTALEIROS CHINESES E COREANOS ESGOTAM SLOTS PARA NOVAS CONSTRUÇÕES DE VLCC ATÉ 2027	66
PORTO E AEROPORTO DE JOÃO PESSOA (PB) RECEBEM MELHORIAS.....	66
PPSA ABRE LICITAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO DE CONSULTORIA DE REFINO.....	67
MAERSK BATIZA 'ANE MAERSK', PRIMEIRO NAVIO DE GRANDE CAPACIDADE MOVIDO A METANOL.....	67
MPOR CONTABILIZA 146 PROJETOS DO FMM EM ANDAMENTO POR 9 ESTADOS.....	68
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	68
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.COM E NO LINKEDIN.COM	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NO DIA DO PORTUÁRIO, HISTÓRIAS DE CRESCIMENTO PROFISSIONAL E AMOR AO TRABALHO NO PORTO DE SANTOS

Da operação de carga à inovação, passando pela história, trabalhadores portuários se emocionam com ofício

Por: **Bárbara Farias**



João Carlos Mendes Serradas, de 55 anos, pertence à terceira geração de uma família de estivadores Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Em um setor cuja rotina é marcada por notícias de sucessivas quebras de recordes de movimentação de cargas, tanto em Santos quanto em outros portos do Brasil, o trabalhador tem papel fundamental nesse processo, seja ele do setor operacional, da área administrativa, vinculado ou avulso. Hoje, no Dia do Portuário, A Tribuna conta histórias de profissionais que contribuem para a plena eficiência e o culto à memória

do porto santista.

A data faz alusão à abertura dos portos brasileiros às nações amigas, em 28 de janeiro de 1808. Dois séculos depois, João Carlos Mendes Serradas, de 55 anos, conta orgulhoso que é um dos representantes da terceira geração de uma família de estivadores, trabalhando com celulose no Porto de Santos. Ingressou no cais aos 22 anos, seguindo os passos do pai, João Rodrigues Serradas Filho, e do avô, João Rodrigues Serradas. Os dois, já falecidos, deixaram como legado o amor ao serviço no cais.

“Quase toda minha família seguiu no Porto. Começou pelo meu avô, que veio de Portugal e entrou no Porto em 1930. À época, para atuar no cais tinha que ter a carta de cocheiro, que ele tirou. O meu pai, também estivador, começou em 1964. O meu irmão mais velho, Valdir, que já faleceu, entrou na estiva em 1984. Eu e meu outro irmão, Válter, começamos como bagres e fomos registrados em 1991. Meus tios e primos também são estivadores”.

João Carlos diz que acompanhou toda a evolução do trabalho no cais nas últimas três décadas, da documentação à automação. Ele obteve a carteira emitida pelo Sindicato dos Estivadores de Santos, a chamada carteira preta, em 1991. “Essa é a carteira que eu tanto amo. Ela mudou a minha vida”. Para ele, trabalhar no Porto é mais do que apenas exercer uma ocupação.



“Eu sinto muito orgulho do meu pai e do meu avô, que eram estivadores. Eu amo o que eu faço. Ao longo desses anos, eu vi o Porto de Santos crescer, acompanhei a modernização dos equipamentos e do nosso trabalho, operando todo tipo de carga. Eu já opero celulose na mesma empresa há sete anos e adoro o meu trabalho”.

Memória

Jorge Valias de Souza, de 56 anos, é o encarregado do Museu do Porto de Santos Foto: Vanessa Rodrigues

Outro profissional dedicado ao seu ofício é o encarregado do Museu do Porto de Santos, Jorge Valias de Souza, de 56 anos. Nascido no Rio de Janeiro, ele ingressou no complexo santista como amarrador de navios. Já exerceu também as funções de instrutor de amarração no Centro de Excelência Portuária de Santos (Fundação Cenep) e delegado sindical do Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários (Sintraport).

Jorge explica que, em 2013, prestou o concurso público da então Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), hoje Autoridade Portuária de Santos (APS), para auxiliar portuário, ingressando no setor de atracação de navios. Ele ressalta que, além da estabilidade do serviço público, buscava “trabalhar em uma empresa que historicamente tem sido fundamental para o desenvolvimento do País”.

Pai de três filhos, ele revela que o mais velho, de 19 anos, também está seguindo no setor portuário. “O meu filho é estagiário de TI em um terminal de contêineres localizado na Margem Esquerda, do lado de Guarujá. É muito legal isso tudo. No meu trabalho, por exemplo, tenho a possibilidade de obter novos conhecimentos e gosto do contato com o público. Eu me orgulho em contar a história dos pioneiros do Porto de Santos”.

Operações

A especialista de planejamento operacional do Tecon Santos, Samanta Odilia Gonçalves Reinert, de 34 anos, ingressou na Santos Brasil com 21 anos. “Eu nunca havia trabalhado em um porto antes e não tinha uma perspectiva de carreira definida. Aqui, as oportunidades começaram a surgir e minha carreira foi tomando forma”.



Samanta Odilia Gonçalves Reinert, de 34 anos, é especialista de planejamento operacional do Tecon Santos Foto: Divulgação/Santos Brasil

Samanta traça uma linha do tempo e lembra que começou na empresa como estagiária e não parou de evoluir. “Fui promovida a planejadora de pátio de exportação e, agora, minha função é apoiar a equipe de planejamento de pátio e navios, com melhorias de distribuição de carga e auxílio com sistemas operacionais”.

Ela comemora oportunidades como participar da “implementação de um sistema operacional inovador” como o TOS (Terminal Operating System), em 2023” e a conquista de uma bolsa de estudos para estudar gerenciamento de portos em um centro de treinamento da Bélgica. “Foi um divisor de águas na minha carreira”.

Perguntada sobre o que mais gosta no seu trabalho, declarou: “Eu fico maravilhada com o pessoal dos equipamentos, que tem a grande responsabilidade de movimentar o terminal de fato”.

Empregabilidade

O secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, comemora os resultados de inserção no mercado de trabalho do Porto de Santos, via Centro Público de Emprego, em 2023. “São mais de 20% dos empregos diretos da Cidade. Isso representa quase 35 mil carteiras assinadas, é o mesmo que falarmos que um em cada cinco santistas trabalha no Porto”.

Orlandi apontou o avanço na área de tecnologia. “No atual panorama do Porto, existe uma crescente demanda por profissionais capacitados e flexíveis às inovações tecnológicas”.

O secretário salientou que uma das principais metas de sua pasta é “a geração de postos de trabalho e a qualificação profissional continuada, oferecendo programas de capacitação que estejam alinhados com as demandas do mercado portuário”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/01/2024

CONTRA CONGESTIONAMENTOS DE CAMINHÕES, PREFEITO DE CUBATÃO PEDE MAIS RIGOR À AUTORIDADE PORTUÁRIA

Ademário Oliveira e o presidente da APS, Anderson Pomini, discutiram medidas para mitigar gargalos logísticos

Por: *Bárbara Farias*



O prefeito de Cubatão, Ademário Oliveira (PSDB), e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, se reuniram na sede da Prefeitura cubatense para discutir soluções aos congestionamentos de caminhões Foto: Guilherme Lemes/APS

O prefeito de Cubatão, Ademário Oliveira (PSDB), e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, se reuniram na sede da Prefeitura cubatense para discutir soluções aos congestionamentos de caminhões que entram e saem

dos pátios reguladores localizados no Município. Na ocasião, o chefe do Executivo solicitou mais rigor na fiscalização dos agendamentos e excesso de veículos de carga nas vias públicas.

“Nós discutimos sobre os gargalos logísticos e os constantes congestionamentos que afetam o ir e vir de toda a Baixada Santista. Nós solicitamos à Autoridade Portuária que atue com mais rigor junto aos pátios regulares de apoio ao Porto de Santos. Nós não podemos ter mais caminhões do que a capacidade de escoamento do Porto. Isso requer planejamento que envolve o tomador da carga, os pátios reguladores e a própria Autoridade Portuária”, afirmou Ademário.

O prefeito destacou o interesse do presidente da APS em atender às suas solicitações. “O Pomini disse que atuará fortemente para garantir o funcionamento sistêmico da logística para evitar que as pistas se tornem pátios volantes de estacionamento, atrapalhando o ir e vir das pessoas”.

Ademário afirmou que os pátios reguladores não vêm respeitando o agendamento estabelecido pela Autoridade Portuária. “Eles agendam mais caminhões do que os pátios comportam, estrangulando a capacidade de escoamento das rodovias de acesso ao Porto, que passam por Cubatão, Santos e Guarujá”.

Nas redes sociais, o presidente da APS, Anderson Pomini, comenta sobre as iniciativas que pretende conduzir a fim de amenizar os gargalos.

“Nossa ideia é estudarmos um formato em parceria com as prefeituras, Governo Federal, Porto e sindicatos dos caminhoneiros para encontrarmos uma solução adequada e melhorarmos o escoamento e a organização na chegada e na saída desses caminhões não só do município de Cubatão, mas também de Santos, São Vicente, de todas as cidades que estão conectadas com o Porto de Santos”.

Projeto de lei

Para coibir os congestionamentos de caminhões, o Executivo encaminhou à Câmara Municipal um projeto de lei que “institui o regime de responsabilidade compartilhada sobre retenções de tráfego em vias municipais, estaduais e federais que cortam ou tangenciam o município”. A matéria ainda será pautada para apreciação dos vereadores e votação em Plenário.

“A ideia é que a gente possa notificar desde o tomador credenciado ou que contrata esses pátios para recepcionar os seus caminhões e imputar multas altíssimas em caso de descumprimento da lei. Ou seja, aquele que usar a pista como pátio volante será multado”, afirmou Ademário. A propositura estipula multa de R\$ 10 mil por veículo flagrado na via pública aguardando autorização de acesso.

Avenida

Outro pleito do prefeito é que a Avenida Engenheiro Plínio de Queiroz, que conecta o Polo Industrial de Cubatão à Rodovia Cônego Domenico Rangoni, seja incluída nos planos de investimento do Governo de São Paulo.

Ele falou sobre a autorização dada pelo Estado para os estudos sobre a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, mas entende que há outros pontos a serem estudados e resolvidos.

“A terceira pista é bem-vinda, mas ela potencializa a descida de mais caminhões. O que pedimos ao Estado é sensibilidade aos ramais que conectam a cidade, como a Avenida Plínio de Queiroz. Em nosso entender, essa via e os ramais locais deveriam ter sido incorporados à concessão rodoviária. A Plínio conecta o Polo Industrial à Cônego. É necessário discutir os efeitos colaterais do trânsito de caminhões”, concluiu.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/01/2024

COLONISTAS DE A TRIBUNA FALAM SOBRE PRORROGAÇÃO DA GLO NO PORTO DE SANTOS

Possibilidade envolvendo Garantia da Lei e da Ordem foi levantada pelo ministro Flávio Dino

Por: ATribuna.com.br



A atual GLO foi iniciada em 6 de novembro de 2023 e tem validade fixada até 3 de maio deste ano Foto: Sílvio Luiz/AT

Prestes a entregar o comando do Ministério da Justiça e Segurança Pública para assumir uma vaga no Supremo Tribunal Federal (STF), Flávio Dino anunciou que a operação de Garantia da Lei e da Ordem (GLO), em vigor desde novembro no Porto de Santos e em outros portos e aeroportos de São Paulo e do Rio de Janeiro, poderá ser prorrogada por mais seis meses. A declaração foi dada na última quarta-feira.

Dino disse que a proposta da prorrogação surgiu em uma reunião realizada com o ministro da Defesa, José Múcio Monteiro, e os comandantes do Exército, Marinha e Aeronáutica, além da direção da Polícia Federal (PF). Segundo o futuro ministro do STF, também surgiu a proposta de extensão do decreto para outros portos e aeroportos, “sobretudo no Nordeste”.

A atual GLO, iniciada em 6 de novembro de 2023 e com validade fixada até 3 de maio deste ano, tem foco na dinâmica criminosa do Sul e do Sudeste. A sugestão de ampliar as regiões onde o decreto vale, estendendo a operação para “algum porto e aeroporto de um estado do Nordeste”, deverá ser aprofundada pelo seu sucessor, Ricardo Lewandowski, e levada ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

A GLO garante aos militares “poder de polícia” nos aeroportos de Guarulhos (SP) e do Galeão (RJ) e nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Itaguaí (RJ). Enquanto a medida está em vigor, as autoridades do Exército têm permissão para revistar pessoas, dar voz de prisão e fazer patrulhamento.

O dispositivo é uma tentativa de interromper os fluxos de tráfico de drogas e asfixiar as organizações criminosas agindo em locais que funcionam como importantes rotas para os criminosos. Em geral, o dispositivo, previsto em lei, é usado para suprir a falta de agentes das forças tradicionais de segurança. Diante da importância do tema, os colonistas de Porto & Mar, de A Tribuna, também deram seus pontos de vista.

Ricardo Pupo Larguesa, engenheiro de computação, sócio-fundador da T2S, professor e pesquisador na Fatec Rubens Lara “A iniciativa da Garantia da Lei e da Ordem (GLO) em portos e aeroportos é válida e bem-vinda, considerando que estas áreas são estrategicamente utilizadas pelo crime organizado. Contudo, ainda persistem incertezas sobre os custos envolvidos, as ações exatas implementadas e os resultados concretos alcançados. Embora haja relatos de aumento nas apreensões, a falta de informações detalhadas no site do Governo Federal e a ausência de clareza na relação direta com a GLO dificultam a avaliação de sua eficácia. Para reforçar a percepção de melhoria na segurança pública, seria benéfico que as ações e resultados da GLO fossem comunicados de maneira transparente e detalhada à população brasileira, permitindo à sociedade um entendimento claro do impacto desta operação”

Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) “Do ponto de vista da operação portuária e retroportuária, a Garantia da Lei e da Ordem (GLO) não causou nenhum impacto significativo nos processos de movimentação e armazenamento de cargas nos recintos alfandegados associados da Abtra. No entanto, a sensação de segurança no Porto como um todo aumentou e é sempre bem-vinda, principalmente nos tempos atuais. Dessa forma, entendemos como positiva a prorrogação da medida, bem como sua extensão a outros pontos de fronteira, como portos e aeroportos, por onde transitam os produtos do comércio exterior brasileiro, dando tranquilidade aos profissionais que atuam nessas áreas e credibilidade dos produtos brasileiros no mercado mundial”.

Luis Claudio Santana Montenegro, engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia “Ações coordenadas para aprimoramentos de eficiência de todas as ordens encontram um ambiente extremamente adequado nos portos. Isso porque os portos, em seu processo de evolução, deixaram de ser simplesmente um ponto de carga e descarga de veículos, passando a exercer uma função estratégica nos diversos aspectos do planejamento de logística. Nesse caso, o tratamento das questões de segurança envolve mais do que o próprio bem-estar da sociedade, mas também funciona como elemento de aumento da credibilidade nacional em cadeias logísticas globais das quais o setor produtivo brasileiro participa, seja com importações ou exportações. Movimentos coordenados para a segurança nacional já fazem parte da rotina portuária e aeroportuária com experiências muito exitosas em combates ao terrorismo, no controle de pandemias, dentre outros. Um excelente exemplo para que novos esforços coordenados sejam ampliados na busca da redução da burocracia para aumento da eficiência, em coordenação logística para evitar congestionamentos nos acessos aos portos”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/01/2024

TRECHO DE LINHA FÉRREA SERÁ INTERDITADO PARA OBRAS EM CIDADE DO LITORAL DE SP

MRS executará reparos em passagem em nível de avenida no fim de semana

Por: ATribuna.com.br



Passagem em nível ficará interditada para obras a partir das 17 horas de sábado (27) até as 12 horas de domingo (28) Foto: Divulgação/MRS Logística

A passagem em nível da linha férrea localizada na Avenida Thiago Ferreira, no Distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá, no Litoral de São Paulo, será interditada para obras a partir das 17 horas de sábado (27) até as 12 horas de domingo (28). A circulação de pedestres e veículos será bloqueada ao longo desse período. As informações são da MRS Logística.

Ainda de acordo com a concessionária ferroviária, os trabalhos seguirão na segunda-feira (29), com recapeamento asfáltico apenas em meia pista, mas não haverá interdição no local.

No entanto, a MRS informa que “devido à previsão de fortes chuvas para os próximos dias, o andamento e a conclusão das obras podem sofrer alterações”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/01/2024

132 ANOS, O PORTO DE SANTOS MERECE ESTA FESTA

Anderson Pomini é advogado e presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS)

Por: Anderson Pomini



No ano passado, o Porto de Santos movimentou 173 milhões de toneladas Foto: Sílvio Luiz/AT

O Porto de Santos chega aos 132 anos, na próxima sexta-feira, com a certeza de estar cumprindo um papel essencial para o Brasil e, ao mesmo tempo, se preparando para ampliar sua capacidade e seguir com o permanente desafio de garantir a segurança alimentar do planeta. Entramos em 2024 com o recorde histórico de 173 milhões de toneladas movimentadas no ano passado. Estes números mostram que as populações da Ásia e da Europa, por exemplo,

dependem do escoamento de grãos sólidos produzidos pelo agro brasileiro, via Porto de Santos, para se alimentar e manter seus rebanhos. O Brasil é hoje o celeiro do mundo.

Costumo lembrar que mais de 2 bilhões de pessoas necessitam do bom funcionamento do Porto de Santos para tomar seu café da manhã e fazer outras refeições. Açúcar, milho, soja, café, suco de laranja, entre outros produtos, têm no Porto de Santos seu principal meio de chegar a mais de 600 destinos em cerca de 200 países. Para continuarmos prestando este papel vital no Brasil e no mundo, a Autoridade Portuária de Santos (APS) tem investido na melhoria da infraestrutura. A meta é investir R\$ 7 bilhões em várias obras e ações nos próximos anos. Renovamos o contrato de dragagem de manutenção dos 15 metros de calado no canal de navegação e realizamos estudos para aprofundar até os 17 metros.

Estes esforços nos permitem receber navios de 366 metros, que estão entre os maiores do mundo. Também investimos na dragagem dos berços de atracação e estudamos conceder serviços de dragagem por períodos mais longos, de forma a proporcionar maior previsibilidade aos nossos operadores portuários. Vamos concluir, com recursos do PAC, a Avenida Perimetral da Margem Esquerda. Da mesma forma, tomamos todas as providências para começar, em 2025, a obra do túnel Santos-Guarujá, sonhada há um século, com recursos federais e apoio total do presidente Lula e do ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho. O traçado do túnel é fruto do consenso com a comunidade regional após 20 reuniões e audiências abertas.

Estamos revisando a poligonal do Porto Organizado para ampliar as áreas de expansão, a exemplo do terminal privado no Largo Santa Rita, com capacidade para 16 novos berços. A Margem Esquerda, com o túnel e a Perimetral, terá grande expansão. A Margem Direita, em Santos, que já começou a receber melhorias no acesso da Alemoa, terá adensamentos pontuais em várias áreas, comportando mais contêineres e grãos líquidos. Diariamente recebemos novos investidores interessados no potencial do Porto de Santos.

Tudo acontece em total transparência, apoiada por um sistema interno exemplar de compliance, e a prática sistemática do diálogo. Entendimento como o que aconteceu com a Marimex, que nos ajudou a viabilizar a tão sonhada pera ferroviária, que, de imediato, vai permitir a chegada de mais 20 milhões de toneladas/ano com a logística perfeita dos trens. A meta da Ferrovia Interna do Porto de



Santos (Fips) é chegar às 100 milhões de toneladas/ano com um investimento de R\$ 1 bilhão nos 100 km de trilhos.

A Autoridade Portuária, em parceria com a Prefeitura de Santos, participa na implantação do Parque Valongo, que, ao final, transformará armazéns, antes abandonados, num projeto de lazer, turismo, cultura e formação, que será definitivo para o resgate do Centro Histórico Santista, em plena integração Porto-Cidade. A zeladoria também passou a ser prioridade no Porto de Santos, resultando na reabertura do Museu do Porto e no programa de visita pelo canal. E vamos além nas ações ambientais, ao incentivarmos a produção de hidrogênio verde na Usina de Itatinga, em Bertiooga. Afinal, o Porto de Santos é o único no mundo a ter sua própria usina hidrelétrica.

Mantemos diálogo aberto e constante com todas as categorias de trabalhadores, com os caminhoneiros, com os operadores portuários. Hoje, com o apoio de todos os funcionários da APS, podemos comemorar a manutenção da gestão pública do Porto de Santos e a delegação de competência que nos foi dada pelo Ministério de Portos e Aeroportos, compartilhando nossa atuação com toda a comunidade portuária e a sociedade brasileira. O Porto de Santos merece esta festa!

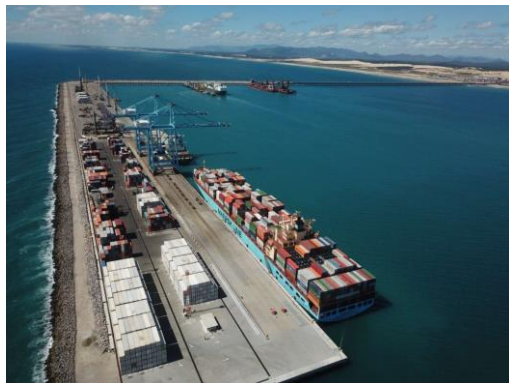
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 29/01/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ZPE CEARÁ FECHA 2023 COM ALTA DE 12,2% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

A ZPE Ceará foi a primeira Zona de Processamento de Exportação a entrar em operação no Brasil.
Da Redação ME



Porto de Pecém: ZEP colhe resultados /Foto: divulgação

No ano em que completou 10 anos de operação, a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, que faz parte do Complexo do Pecém, voltou a registrar um avanço significativo na sua movimentação anual de cargas. Ao todo, quase 10 milhões de toneladas passaram pelos gates da free trade zone cearense ao longo de 2023, um avanço de 12,2% na comparação com 2022.

No total, 9.975.627 de toneladas foram movimentadas na ZPE Ceará de janeiro a dezembro do ano passado, cerca de 1 milhão de toneladas a mais do que no acumulado de 2022. Esse resultado representa mais de 55% de tudo o que foi movimentado, ao longo de 2023, pelo Porto do Pecém, terminal offshore que possui uma infraestrutura completamente integrada com a ZPE Ceará.

“O ano de 2023 foi muito especial para a ZPE Ceará, pois celebramos uma década de operação e mais um crescimento importante na nossa movimentação anual de cargas. Ao longo desses 10 anos, já foram mais de 83 milhões de toneladas movimentadas, uma média de 8,3 milhões de toneladas por ano, o que consolida a ZPE como uma política pública fundamental para a balança comercial cearense”, destaca o presidente da ZPE Ceará, Eduardo Neves.

Cargas de destaque

Do total movimentado pela ZPE Ceará ao longo do ano passado, o maior destaque foi o minério de ferro, responsável por 4,59 milhões de toneladas, uma alta de 14,3% na comparação com o resultado de 2022. Já as placas de aço produzidas na ArcelorMittal Pecém, siderúrgica que fica

instalada no Setor 1 da free trade zone cearense, foram responsáveis por uma movimentação de 2,94 milhões de toneladas, um avanço de 9,4% ante o acumulado do ano anterior.

“Para além dos números, esse crescimento nas movimentações da ZPE significa mais desenvolvimento econômico, social e tecnológico para o estado do Ceará. Por isso, seguiremos trabalhando diariamente para aprimorar ainda mais os nossos processos e contribuir, cada vez mais, com a geração de emprego e de renda para o povo cearense”, complementa o presidente Eduardo Neves.

ZPE Ceará

Primeira Zona de Processamento de Exportação a entrar em operação no Brasil, a ZPE Ceará conta com 6.182 hectares de área para investimentos e faz parte do Complexo do Pecém, uma joint venture formada pelo Governo do Estado do Ceará e pelo Porto de Roterdã, o maior e mais importante porto da Europa.

As empresas que se instalam em uma ZPE têm acesso a tratamento tributário, cambial e administrativo especiais, além de segurança jurídica e procedimentos burocráticos simplificados. Não à toa, é no Setor 2 da ZPE, uma área de mais de 1.900 hectares, que serão instaladas as grandes unidades fabris do Hub de Hidrogênio Verde, um projeto que visa revolucionar a economia cearense ao longo dos próximos anos.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 29/01/2024

EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR EM ALAGOAS CRESCE 66,7%, UM RECORDE HISTÓRICO

As exportações alagoanas de açúcar tendem a seguir avançando em 2024, com a boa safra de 2023.

Da Redação ME



Açúcar/ Foto Pixabay

Agência Alagoas

As exportações alagoanas de açúcar registraram um crescimento de 66,7% em 2023, na comparação com o ano anterior, e atingiram US\$ 702 milhões – o equivalente a R\$ 3,45 bilhões no câmbio atual. É o maior crescimento da série histórica, segundo levantamento do Ministério do Desenvolvimento, Indústria,

Comércio e Serviços (MDIC).

Em números absolutos, foram exportados US\$ 281 milhões (R\$ 1,38 bilhão) a mais no ano passado, em relação a 2022. De acordo com os dados, o volume de açúcar vendido ao exterior pelas usinas alagoanas corresponde a 74% de todo o montante gerado pelo comércio com outros países, que atingiu US\$ 943,3 milhões (ou R\$ 4,63 bilhões) em 2023.

No geral as exportações registraram um crescimento de 60,3% no ano passado. Somente no mês de dezembro de 2023, as vendas ao exterior renderam US\$ 128 milhões, um crescimento de 187,6% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

O levantamento do ministério mostra ainda que em cinco anos, as exportações alagoanas de açúcar tiveram um crescimento de 146,3%, saindo de US\$ 285 milhões em 2019, para US\$ 702 milhões no ano passado.

O montante movimentado com as exportações de açúcar de Alagoas corresponde a 4,4% do total registrado em todo o Brasil, que somou US\$ 15,7 bilhões no ano passado. O valor é resultado das exportações de 31,4 milhões de toneladas do produto, que é vendido ao exterior por U\$\$ 0,5 (ou R\$ 2,45) o quilo, segundo o MDIC.

Perspectivas para o açúcar

As exportações alagoanas de açúcar tendem a seguir avançando em 2024. Estimativa divulgada no início deste ano, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), revela que a safra de cana-de-açúcar de 2023 atingiu 18,7 milhões de toneladas, um crescimento de 11,4% em relação à safra anterior, que resultou em 16,8 milhões de toneladas.

O governador Paulo Dantas destacou a importância do setor para a economia alagoana, ressaltando que a indústria açucareira é uma das que mais empregam no estado. Dados do Novo Cadastro Geral dos Empregados e Desempregados (Caged) divulgados pelo Ministério da Economia revelam que, de janeiro até novembro do ano passado — os dados mais recentes —, o setor acumulava um estoque de 41.968 empregos com carteira assinada. O volume representa um aumento de 5,48% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Entre os municípios, Rio Largo lidera o ranking de geração de emprego no setor, com um estoque de 7.508 postos formais de trabalho. Em seguida aparecem Coruripe (6.918), São Luís do Quitunde (5.909), São José da Laje (4.750), Campo Alegre (3.823) e Matriz do Camaragibe (2.355).

Em outubro do ano passado, Paulo Dantas participou da inauguração da nova sede da Associação dos Plantadores de Cana-de-Açúcar do Vale do Coruripe (Asprovac), entidade que presta uma série de serviços a cerca de 400 associados da região, entre eles, serviços de assessoria jurídica e técnica.

“Os pequenos produtores se unem para buscar mais tecnologia, para melhorar sua rentabilidade, para se conectar com o que há de mais moderno. Estamos aqui para dar todo o suporte e condições legais e fiscais, criamos a melhor logística possível para que o setor continue promovendo o desenvolvimento para o nosso estado”, ressaltou o governador, na ocasião.

Importância do setor

A secretária de Agricultura e Pecuária, Carla Dantas, reforça que o setor sucroenergético é um dos mais importantes segmentos da economia alagoana. A manutenção da cadeia produtiva é essencial, pela quantidade de empregos gerados desde o campo até às indústrias. Ela reforça que o estado já é referência na produção de variedades genéticas de cana, açúcar, álcool e bioenergia.



A secretária de Agricultura e Pecuária, Carla Dantas, reforça que o setor sucroenergético é um dos mais importantes segmentos da economia alagoana/Foto: Pei Fon / Agência Alagoas

“Vamos continuar fomentando o setor para garantir que Alagoas tenha um produto atrativo para o mercado nacional. Hoje o estado já tem benefícios de ICMS [Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços] ao setor sucroenergético, além da venda direta do etanol das usinas aos postos revendedores de combustíveis. Isso beneficia toda a cadeia produtiva,

gera competitividade e, principalmente, ajuda na geração e na manutenção dos empregos. Juntos vamos avançar ainda mais”, destaca a secretária Carla Dantas.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 29/01/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTO E AEROPORTO DE JOÃO PESSOA (PB) RECEBEM INVESTIMENTOS PARA OBRAS DE INFRAESTRUTURA

Em um investimento de mais de R\$ 20 milhões, as obras do Porto de Cabedelo visam aumentar a capacidade operacional e a infraestrutura



Visita do MPor ao Porto de Cabedelo, em João Pessoa (PB) - Foto: Max Brito

João Pessoa, capital da Paraíba, recebeu nesta sexta-feira (26) obras de melhorias no Porto de Cabedelo e no Aeroporto Internacional do estado. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, fez uma visita às obras de requalificação do Porto que visam aumentar a capacidade operacional e a infraestrutura, proporcionando melhores serviços e oportunidades para o comércio marítimo, contribuindo para o impulsionamento e desenvolvimento

econômico da região.

Entre as obras, estão a drenagem, pavimentação, construção de pátio de contêineres, reforma do auditório e o Porto Cidade (programa que busca promover a saúde e o bem-estar da população de Cabedelo por meio de consultas médicas e exames laboratoriais).

Além disso, para atender uma demanda antiga dos usuários do Porto de Cabedelo, também foi entregue o Truck Center que vai funcionar como centro de apoio logístico, organizando o fluxo e estacionamento de veículos, com capacidade para 700 caminhões. O espaço é uma iniciativa do Ministério dos Portos, Governo da Paraíba e a Companhia Docas-PB e representa um investimento de R\$ 16 milhões.

O ministro Silvio Costa Filho, reforçou que as melhorias e a expansão colaboram para melhorar a economia do estado. "Nós estamos falando em mais de 13.000 leitos e isso é fundamental não só para o turismo, porque a cada quatro turistas que chegam do estado é um emprego que é gerado", disse o ministro, que reforçou ainda o empenho do Governo Federal nas obras de infraestrutura nos portos". A gente vai ter no Brasil um crescimento exponencial dos Cruzeiros. São brasileiros querendo conhecer o Brasil pela nossa Costa. [...] para isso nós vamos investir em dragagem e estruturar paralelamente o terminal de passageiros", disse.

Foram anunciados ainda investimentos de cerca de R\$ 20 milhões na obra de requalificação do dique, que vai contribuir para a redução da taxa de assoreamento do canal de acesso ao porto, possibilitando melhor aproveitamento dos investimentos em dragagem, e dessa forma a navegabilidade, manobrabilidade e segurança das embarcações que atracam no porto de cabedelo.

Silvio Costa Filho destacou ainda que a orientação do presidente Lula é de que os recursos do Ministério de Portos e Aeroportos sejam preservados para obras estratégicas de fortalecimento portuário e da aviação civil. "Nós estamos tendo para 2024 o maior volume de investimentos da história portuária e aeroportuária. Estamos falando em quase R\$ 10 bilhões na agenda aeroportuária e na agenda portuária de R\$ 16 bilhões em investimentos públicos e privados".

Aeroporto

No Aeroporto Internacional de João Pessoa, Silvio Costa Filho fez uma visita técnica às instalações geridas pela concessionária Aena. Ao todo, foram investidos pela concessionária cerca de R\$ 167



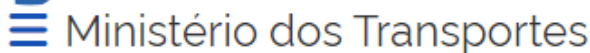
milhões. Até o final da concessão, estimam-se investimentos da ordem de R\$ 600 milhões, para garantir a segurança e a qualidade de atendimento aos passageiros.

Obras já realizadas:

- Readequação e correção de problemas no pavimento no pátio de estacionamento de aeronaves
- Instalação de auxílios à navegação que garantam a operação por instrumento do tipo não-precisão, que garantem mais de 97% das operações no aeroporto, independentemente das condições meteorológicas.
- Implantação de sistema automatizado para o processamento de bagagem, garantindo maior agilidade para o despacho e restituição das bagagens aos passageiros, dentre outras.

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

Data: 29/01/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO VISITA AMAZONAS PARA TRATAR DE AÇÕES DO PNATRANS

"O objetivo das visitas é iniciar o processo de monitoramento efetivo das ações nos estados e municípios. Daremos transparência ao que está sendo feito em âmbito local, enaltecendo as boas práticas e fiscalizando a execução do Pnatrans", afirmou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão

Para fortalecer o envolvimento dos participantes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) inicia, nesta segunda-feira (29), uma série de viagens pelo país. A primeira parada será em Manaus, na Amazônia, onde deve se reunir com o Detran/AM para cobrar maior engajamento e participação do órgão dentro do plano.

"O objetivo das visitas é iniciar o processo de monitoramento efetivo das ações nos estados e municípios. Daremos transparência ao que está sendo feito em âmbito local, enaltecendo as boas práticas e fiscalizando a execução do Pnatrans. Só com a participação de todos, poderemos atingir as metas estabelecidas pela ONU", argumentou o secretário.

No dia 2 de fevereiro, o secretário segue para a Paraíba para cumprir agenda semelhante. Outros estados também devem ser visitados futuramente, de acordo com a marcação de reuniões com Departamentos de Trânsito (Detrans), Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetrans) e Departamentos de Estradas de Rodagem (DER).

Monitoramento

O estado do Amazonas encontra-se em 6º lugar no ranking nacional e primeiro lugar no ranking regional (Norte) do painel Pnatrans, ferramenta desenvolvida para que os participantes do plano registrem as ações que executarem assim como o cadastro de novos produtos voltados para redução de sinistros. Por enquanto, possuem cadastros ativos no Amazonas apenas o Detran/AM e os municípios de Iranduba, Manaus e Presidente Figueiredo. Já a Paraíba ocupa a 8ª posição no ranking nacional e 2º lugar no Nordeste, com lançamento de 18 produtos e cadastros ativos do Detran/PB, Conselho Estadual de Trânsito (Cetran), Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e os municípios de Campina Grande, João Pessoa, Monteiro e Patos.

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) tem notificado os órgãos que, embora tenham aderido ao Pnatrans, não contam com cadastro ativo no painel. Confira quais foram os órgãos notificados:

- Detrans: AC, AP, BA, CE, PA, RR, SE e TO.
- Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetrans): AM, AP, DF, ES, MA, RJ, RO, RR, SE e TO.
- DERs: AC, AM, AP, BA, CE, DF, ES, MA, MS, PA, PE, PI, RN, RS, RO, RR, SP e TO.

Revisão

O Pnatrans passou por uma extensa revisão ao longo do ano de 2023, com o estabelecimento de uma nova versão com foco na transparência, conformidade, simplificação e efetividade. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) assumiu o compromisso de democratizar o plano, abrindo a possibilidade dos órgãos participantes de cadastrarem novos produtos que fomenta a redução da mortalidade nas vias e rodovias. A Senatran também fará um acompanhamento mais próximo com divulgações periódicas com rankings de resultados das ações implementadas pelos participantes.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 29/01/2024

BR-407/BA, ENTRE JUAZEIRO E SENHOR DO BONFIM, TEM 65 QUILÔMETROS DE PAVIMENTO REVITALIZADO

Governo Federal investiu R\$19,5 milhões na obra, que vai otimizar o tráfego na região



Obra reduz tempo de deslocamento e custos com transporte de passageiros e de cargas na região - Foto: DNIT/Divulgação

Quem trafega pela BR-407/BA, no trecho entre Juazeiro e Senhor do Bonfim, interior da Bahia, já conta com 65 quilômetros da rodovia revitalizada. O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, investiu R\$ 19,5 milhões na obra.

Entre os serviços executados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), destacam-se:

- aplicação de micro revestimento
- aplicação de capa asfáltica
- fresagem
- limpeza de pista e sistema de drenagem
- reforço na sinalização e roçagem

Investimento e valorização

Além de aumentar a durabilidade da malha viária, os investimentos na BR-407/BA vão facilitar o acesso dos turistas à região, famosa pelo turismo religioso.

A rodovia conecta os estados do Piauí à Bahia, passando por Pernambuco, o que a torna uma importante via de escoamento da produção agrícola do Vale do São Francisco e de minérios extraídos na região.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 29/01/2024



EVENTO NO PALÁCIO DO PLANALTO, NESTA TERÇA (30), MARCA INÍCIO DA CONCESSÃO DOS LOTES 1 E 2 DAS RODOVIAS PARANAENSES

Presidente Lula e ministro dos Transportes, Renan Filho, participam. Vencedores dos leilões realizados no ano passado, Infraestrutura Brasil Holding XXI S.A. e Consórcio Infraestrutura PR serão responsáveis pela administração do conjunto de estradas pelos próximos 30 anos

Está marcada para esta terça-feira (30), no Palácio do Planalto, solenidade na qual o Governo Federal transfere oficialmente o controle das rodovias que compõem os lotes 1 e 2 do sistema rodoviário paranaense para as empresas vencedoras dos leilões realizados em agosto e setembro de 2023. O ministro dos Transportes, Renan Filho, participa da cerimônia, ao lado do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva.

Os projetos elaborados sob a modelagem da nova política de concessões rodoviárias desenvolvida pelo Ministério dos Transportes foram marcados pelo ineditismo de unir vias estaduais e federais. Ao longo das próximas três décadas, os sistemas rodoviários serão administrados por duas empresas entrantes no setor: a Infraestrutura Brasil Holding XXI S.A., vencedora do Lote 1 e que vai gerir o ativo como concessionária Via Araucária, e o Consórcio Infraestrutura PR, que arrematou o Lote 2 e o administrará como EPR Litoral Pioneiro.

As empresas investirão R\$ 30,4 bilhões – somados investimentos e serviços operacionais – nos 19 trechos de estradas que compõem os dois lotes de estradas, beneficiando moradores de 41 municípios da área de abrangência – cerca de 6 milhões de habitantes.

Também participam da solenidade o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale, o governador do Paraná, Ratinho Júnior, parlamentares da representação federal do Paraná no Congresso Nacional e gestores municipais da região. Após o evento, está previsto atendimento à imprensa.

Cobertura

COBERTURA — O credenciamento da imprensa deve ser feito diretamente no site da Presidência da República (<https://credimprensa.presidencia.gov.br/credimprensa/pt/login>) até as 12h do dia 30 de janeiro de 2024 (horário de Brasília). Está prevista transmissão da TV Brasil e do Canal Gov (no YouTube).

SERVIÇO

O quê: Cerimônia de assinatura de contratos de concessão dos lotes 1 e 2 das rodovias do Paraná
Quando: Terça-feira (30), 15h
Local: Salão Leste do Palácio do Planalto
Transmissão: <https://www.youtube.com/@canalgov>
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 29/01/2024



PORTAL PORTO GENTE

EUROPA É MERCADO PROMISSOR PARA EXPANSÃO DAS TECNOLOGIAS BRASILEIRAS DESENVOLVIDAS PARA O SETOR

Redação Portogente

Sistema multi-idiomas desenvolvido no Paraná dará suporte às operações logísticas na Europa

A tecnologia desenvolvida no Brasil para o setor logístico nacional está alinhada com as tendências europeias e vai além: pode ser internacionalizada com grandes chances de sucesso.



Crédito: Divulgação | Freepik.

A declaração vem do especialista Denny Mews, CEO da Cargon - uma logtech de gestão para indústrias e embarcadores - que esteve em Lisboa para participar do maior evento de inovação e empreendedorismo na Europa.

"Em infraestrutura, os europeus estão muito à frente do Brasil, mas em tecnologia logística competimos em igualdade, quem sabe até mais competitivos. Contudo, percebemos que os operadores de lá têm dificuldades

no rastreamento dos produtos transportados, entendimento dos prazos de entregas e que estamos avançados em diversos sentidos, como no uso de Inteligência Artificial", afirma.

Denny Mews, CEO da Cargon

O sistema da CargOn, por exemplo, utiliza IA para analisar a documentação dos veículos e dos condutores, tudo em tempo real. O aplicativo valida documentos e fotos, beneficiando indústria, varejo e transportadoras e evitando prejuízos decorrentes de roubos e fraudes.

Além disso, seu sistema gerencia todo o transporte da indústria ou embarcador, emitindo documentos automaticamente, monitorando cargas e até mesmo a emissão de carbono no meio ambiente. Com inteligência de dados, a ferramenta proporciona uma análise dos indicadores logísticos, favorecendo decisões assertivas.

Sendo assim, diante do potencial europeu, a brasileira CargOn se prepara para entrar nesse mercado. "Em Lisboa, reforçamos nossa convicção da importância da inovação e da colaboração internacional. A CargOn está empenhada em apoiar as empresas europeias, proporcionando-lhes acesso à nossa tecnologia de ponta, facilitando operações e conectando mercados de maneira mais eficaz", afirma Denny Mews, que acredita ter um grande mercado para explorar, inclusive maior que o do Brasil.

De acordo com o CEO, a plataforma encontra-se pronta para atender à Europa, com acesso em vários idiomas e via aplicativo mobile. "Estamos preparados para levar para lá muito mais gestão, segurança e ESG", destaca.

Idealizada em 2019 e iniciando suas operações em 2020, a CargOn apresentou um notável crescimento financeiro nos últimos anos. No primeiro ano, registrou um faturamento de R\$ 390 mil, alcançando um aumento significativo para R\$ 6,5 milhões em 2021, representando um crescimento de quase 16 vezes. Em 2022, experimentou outro salto, atingindo um faturamento de R\$ 14,9 milhões. O valuation atual da empresa é de R\$ 47,5 milhões.

A CargOn facilita transações de mais de 230 mil cargas, totalizando mais de 5 milhões de toneladas e gerenciando 9,5 milhões de quilômetros rodados de forma automatizada. Seu portfólio de clientes inclui grandes redes do varejo, agronegócio e indústria.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/01/2024

O EQUILÍBRIO SOBRE O DESIQUILÍBRIO COMO SOLUÇÃO PARA O PORTUS

Editor Portogente

Os fundos de ajuda mútua voltados ao socorro dos associados, o que justificava a existência das associações durante o Império (1822-1889)

Ante tanta desesperança com uma solução para preservar o Instituto de Seguridade Social Portus, dos empregados das empresas de portos estatais, está posta uma proposta, como uma solução sustentável. “Portus: O equilíbrio sobre o desequilíbrio”, de autoria do engenheiro Cláudio J. M. Soares, Conselheiro de Administração da Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ – representante dos empregados, pauta esse debate urgente, neste Portogente. Esse instituto que se constitui uma conquista dos portuários, como proteção social, é vítima de desmandos havido na sua administração e por parte das administrações portuárias.



Sindaport reuniu aposentados assistidos pelo fundo de pensão para debater medidas contra reajusts

Portus

Veja mais * O Portus dos portuários de Santos está arriscado

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114781-o-portus-dos-portuarios-de-santos-esta-arriscado>

A título de exemplo, a CDRJ é acusada de uma dívida de 1 bilhão de reais ao Portus. No ano passado, o atual presidente do Porto de Santos,

Anderson Pomini, em reunião no SINDAPORT, sindicato da administração portuária, reconheceu uma dívida com o Portus de R\$ 100 milhões. que “ele vem colaborando”, segundo um diretor do sindicato, e tem outra ação em andamento contra a Autoridade Portuária de Santos de R\$ 1 bilhão, referente à Reserva de Tempo de Serviço Anterior (RTSA). Essa situação, como Portogente tem enfatizado, prejudica a conformidade (compliance) do Governo Federal e emperra a busca de uma solução financeira para o instituto.

Veja ainda * Ações contra o Portus se multiplicam e Sindicato do Pará sai na frente

<https://portogente.com.br/radar-global/101129-acoes-contr-o-portus-se-multiplicam-e-sindicato-do-para-sai-na-frente>

Essa mesma situação se assiste nos desvios dos fundos de pensão da Caixa Econômica, Correios e Petrobrás. Por que não se investiga as irregularidades do Portus? Essa fragilidade na relação do Instituto com os assistidos dificulta uma solução negociada. Acrescente-se o afã de privatização do governo anterior rivalizando com medidas coletivas, ameaçadoras aos direitos dos assistidos, com descontos de 18,47% no benefício. Metaforicamente, trata a dor de cabeça com guilhotina.

Veja também * Assinado acordo de reconstrução do Portus

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/111663-assinado-acordo-de-reconstrucao-do-portus>

Portus - Equilíbrio sobre o Desequilíbrio, no Portogente, é um debate aberto a todos interessados nessa questão. Assim, estimula uma solução que abranja um universo de 10 mil participantes, com reflexos nas suas famílias. Chama a atenção a forma displicente como essas questões veem sendo tratadas até agora. Com um primitivismo de gestão que não se pode esperar algum resultado senão dor de cabeça aos assistidos.

Veja mais * Para salvar o Portus

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/108326-para-salvar-o-portus>

Esta oportunidade, na busca de um resultado como práticas e do interesse de uma coletividade de trabalhadores, convoca os assistidos do Portus. Há uma questão rumorosa que indaga: a quem, de fato, essa administração do Portus presta contas e pelo quê? Trata-se de uma instituição que envolve a governança de órgãos em cuja administração predomina gestores por indicação política e, não poucos, investimentos do fundo cujo caráter republicano deveria ser verificado como objeto de processo investigativo.

Veja também * Portus: o equilíbrio sobre o desequilíbrio



<https://portogente.com.br/artigos/115784-portus-o-equilibrio-sobre-o-desiquilibrio>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/01/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INOVAÇÃO E EFICIÊNCIA NOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS – O CASO DE PECÉM

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente utilização da embarcação autônoma Guará pelo Porto do Pecém (CE) é um exemplo claro de modernização e busca por eficiência e maior precisão nas operações e nos serviços portuários. O emprego de tecnologias inovadoras, como embarcações autônomas em levantamentos hidrográficos, não apenas coloca Pecém como protagonista em um caso de inovação, mas também destaca os benefícios tangíveis dessas práticas no setor portuário.

O resultado positivo do estudo, com a aprovação dos dados pelo Centro de Hidrografia da Marinha, valida a qualidade e os rigorosos padrões desta iniciativa do Porto do Pecém. A eficiência operacional proporcionada pelo uso de embarcações autônomas, capazes de operar sem tripulação a bordo, é uma evolução notável no modo como as atividades portuárias podem ser conduzidas.

A capacidade dessas embarcações de operar 24 horas por dia, sem interrupções para descanso ou troca de tripulação, não apenas aumenta a produtividade, mas também reduz custos operacionais. A eliminação de erros humanos e a diminuição da probabilidade de danos às embarcações e equipamentos são aspectos cruciais que contribuem para uma operação mais eficiente e segura.

Além disso, a ausência de tripulação a bordo elimina riscos associados à exposição humana a condições adversas, proporcionando um ambiente de trabalho mais seguro. Essa abordagem não apenas contribui para a segurança das operações, mas também representa um avanço em direção a práticas mais sustentáveis e tecnologicamente avançadas.

A capacidade de coleta de dados em tempo real oferecida por essas embarcações autônomas é outra vantagem significativa. A transmissão instantânea de informações para centros de controle em terra permite uma tomada de decisão rápida e eficaz, possibilitando ajustes imediatos nas operações com base em dados em tempo real.

O caso do Porto do Pecém destaca a importância da inovação tecnológica no setor portuário. E também serve como um exemplo inspirador para outras autoridades portuárias considerarem a adoção de tecnologias avançadas em suas operações. A modernização e a eficiência resultantes não apenas impulsionam o desempenho operacional, mas também contribuem para a excelência e a competitividade no cenário portuário global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/01/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

VALE 1

O Ministério dos Transportes notificou a Vale sobre a não realização de um pagamento de R\$ 25,7 bilhões, na última sexta-feira. A medida é referente a outorgas não consideradas na renovação antecipada dos contratos de concessão da EFC (Estradas de Ferro Carajás) e EFVM (Estrada de Ferro Vitória Minas), o que ocorreu durante o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). A notificação ocorreu no mesmo dia em que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) desistiu de indicar o ministro da Fazenda Guido Mantega para a presidência da mineradora.

VALE 2

A cobrança segue orientação do Tribunal de Contas da União (TCU), que questionou o fato de a operadora logística Rumo ter descontado avos não amortizados do valor de outorga em seu processo de renovação. Devido a esse episódio, o TCU recomendou que o Governo Federal fizesse uma revisão nas concessões da Vale e da MRS Logística - que, também na sexta-feira, foi cobrada em R\$ 3,7 bilhões por causa de outorgas não incluídas em processos de renovação antecipada de ferrovias.

VALE 3

Para especialistas, se a posição do TCU for assumida pelo Governo, tal postura irá impactar a política de concessões, afetando os planos de investimento privado nesse mercado.

VALE 4

O caso foi comentado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, em sua conta no X (atual nome do Twiter). Ele escreveu: "Minha semana termina com leveza. Depois de meses de trabalho árduo e dedicação praticamente exclusiva de uma valorosa equipe do Ministério dos Transportes, encaminho hoje à Vale e à MRS uma notificação com base em recomendação do TCU para que respondam sobre valores devidos à União pelas renovações de concessões ferroviárias antecipadas, feitas no governo passado. Na prática, isso significa que as companhias precisarão apresentar providências para a devolução do que foi descontado indevidamente da outorga a tulo de avos não amortizados a fim de ressarcir o país".

VALE 5

Renan Filho complementou: "O tribunal entende que esses avos precisam ser abados como custo ao longo de 35 anos do novo contrato firmado a partir das renovações. Essa imagem aí do post, onde estou sentado no chão, feita pelo Tarelli, que trabalha aqui comigo, sem que eu percebesse, mostra momento de concentração para leitura dos documentos e traduz meu sentimento de dever cumprido. Por isso, resolvi postar".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/01/2024

NACIONAL - AEROPORTO DE BH TEM MELHOR AVALIAÇÃO ENTRE TERMINAIS PRIVADOS, DIZ ANAC

No total, 12 aeródromos foram analisados; índice serve como base para o reajuste tarifário anual
Por [YUSEFE SIPP](mailto:yousefe.sipp@redeneews.com.br) yousefe.sipp@redeneews.com.br



O índice é calculado anualmente, e a última medição, realizada em 2023, indicou resultados positivos em todos os aeroportos

O DESEMPENHO ABAIXO DO PADRÃO ESTABELECIDO PELA ANAC PODE RESULTAR EM PENALIDADES, COMO A REDUÇÃO DO VALOR MÁXIMO DE TARIFAS E MULTAS, DE ACORDO COM OS CONTRATOS DE CONCESSÃO.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) divulgou o índice que monitora a qualidade dos serviços oferecidos nos aeroportos concedidos à iniciativa privada no Brasil. O Aeroporto de Confins, na região metropolitana de Belo Horizonte (MG), obteve o melhor desempenho (2%), enquanto o Aeroporto de Guarulhos (SP) teve o menor (0,5%).

A agência fiscaliza diversos aspectos nos principais aeroportos brasileiros, incluindo conforto térmico, elevador, escada rolante, tempo em fila de inspeção, restituição de bagagem, limpeza, custo-benefício dos restaurantes, acesso à informação e acesso aos terminais. Esses indicadores de Serviço (IQS) são utilizados para avaliar se os aeroportos concedidos à iniciativa privada oferecem serviços adequados aos passageiros.

O reajuste anual das tarifas nos aeroportos é determinado pelo Fator Q, que foi criado para avaliar o desempenho dos administradores. Esse fator é calculado com base na análise do cumprimento do reajuste tarifário anual aprovado pela Agência para os aeroportos concedidos.

O Fator Q serve como um indicador de qualidade dos serviços prestados e é derivado da avaliação do Índice de Qualidade de Serviço (IQS). Sua escala varia de -7,5% a 2%, significando que aeroportos com desempenho abaixo do padrão recebem descontos de até -7,5%, enquanto os que têm um bom desempenho recebem até 2%.

Na lista de aeroportos avaliados juntamente com seus respectivos Fatores Q estão:

- Belo Horizonte (MG) – 1,9954%
- Curitiba (PR) – 1,9783%
- Galeão (RJ) – 1,9383%
- Florianópolis (SC) – 1,8000%
- Fortaleza (CE) – 1,8000%
- Salvador (BA) – 1,8000%
- Brasília (DF) – 1,7599%
- Porto Alegre (RS) – 1,6000%
- Recife (PE) – 1,5442%
- Natal (RN) – 1,4667%
- Campinas (SP) – 1,1536%
- Guarulhos (SP) – 0,4748%

Atualmente, a análise do Fator Q é realizada em 12 aeroportos concedidos, conforme estipulado nos contratos de concessão. Um Fator Q positivo não garante que todos os indicadores estejam em conformidade com o padrão contratual.

O desempenho abaixo do padrão estabelecido pela Anac pode resultar em penalidades, como a redução do valor máximo de tarifas e multas, de acordo com os contratos de concessão.

A avaliação utiliza três métodos: pesquisa de satisfação, dados de movimentação aeroportuária e informações fornecidas pelas concessionárias, incluindo tempo de espera em filas e disponibilidade de equipamentos. O índice é calculado anualmente, e a última medição, realizada em 2023, indicou resultados positivos em todos os aeroportos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/01/2024

PORTO DO PECÉM - PORTO DO PECÉM É O PRIMEIRO DO PAÍS A USAR EMBARCAÇÃO AUTÔNOMA PARA ATUALIZAR CARTA NÁUTICA

Inovação tem grande eficiência operacional, já que opera 24h e sem necessidade de tripulação a bordo

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



A coleta de dados em tempo real, que permite que as informações sejam transmitidas instantaneamente para centros de controle em terra.

O Porto do Pecém (CE) foi o primeiro terminal portuário do Brasil a usar uma embarcação que opera de forma autônoma, chamada Guará, para realizar um levantamento hidrográfico com objetivo de atualizar a Carta Náutica do local e realizar um estudo de sísmica rasa (lâmina d'água de menos de 100 m).

O estudo trouxe mais informações sobre o solo marinho e os dados registrados foram aprovados neste mês, pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM).

“Essa aprovação atesta a qualidade do serviço, que foi executado nos padrões mais rigorosos da Marinha, colocando Pecém na vanguarda da inovação do setor portuário”, celebrou Fábio Abreu, diretor de Engenharia do Complexo do Pecém.

Além da área interna, o levantamento cobriu a rota proposta para um canal de acesso para embarcações de grande porte, a área de fundeio dos petroleiros e futuras áreas de expansão do complexo portuário cearense.

Felipe Guimarães, engenheiro responsável pelo projeto, ressaltou que o uso de embarcações tipo USV (autônomas) em levantamentos hidrográficos é inovador no mundo e possui grande potencial por sua eficiência operacional, já que são capazes de operar sem a necessidade de tripulação a bordo.

“Isso resulta em uma coleta de dados mais produtiva, pois as missões podem ser realizadas de forma contínua, 24 horas por dia, sem interrupções para descanso ou troca de tripulação”.

Ele explicou que esse tipo de embarcação também reduz custos e erros humanos, diminuindo a probabilidade de danos às embarcações e equipamentos. “Além disso, a ausência de tripulação a bordo elimina os riscos associados à exposição humana a condições adversas, como tempestades ou ambientes hostis. Isso contribui para um ambiente de trabalho mais seguro, reduzindo a probabilidade de acidentes e melhorando a segurança das operações”, pontuou.

Outra vantagem é a coleta de dados em tempo real, que permite que as informações sejam transmitidas instantaneamente para centros de controle em terra. “Isso proporciona uma tomada de decisão mais rápida e eficaz, permitindo ajustes imediatos nas operações com base nos dados em tempo real”, concluiu Felipe Guimarães.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/01/2024

REGIÃO SUL - GRUPO INDIANO PLANEJA OPERAÇÕES DE EXPORTAÇÃO DE MADEIRA PELO PORTO DO RIO GRANDE

Empresários do país asiático estiveram no complexo durante a semana avaliando uma nova rota com o Brasil

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



Indianos conheceram a logística de carregamento de madeira no complexo

Um grupo empresarial da Índia está no município de Rio Grande (RS) desde a última semana para acompanhar as atividades e operações portuárias no Complexo de Rio Grande. De acordo com a Autoridade Portuária, o grupo estrangeiro demonstrou interesse em incluir o porto como exportador de madeira para o país asiático.

A empresa, cujo nome não foi informado, já possui expertise no setor e já realiza a importação de madeira derivada dos Estados Unidos, Uruguai e Argentina, e agora quer usar o Brasil como uma nova rota.

A ideia dos empresários indianos é de operar carregamentos de navios com toras de madeira ao longo de todo o ano.

As visitas realizadas no cais público rio-grandino, no Estaleiro Rio Grande (ERG) e no Terminal de Contêineres (Tecon) serviram para que os investidores conhecessem a logística local de carregamento desses materiais.

De acordo com o diretor de relações institucionais da Portos RS, Sandro Oliveira, os executivos indianos ficaram impressionados com a qualidade da infraestrutura disponibilizada no cais público e na área do complexo portuário.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/01/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - INDÚSTRIA DE MS QUEBRA RECORDE EM RECEITA DE EXPORTAÇÃO EM 2023

Embarques contabilizaram US\$ 5,56 bilhões em 2023, alta de 8% em comparação a 2022

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa.pimentel@redebeneews.com.br



Celulose e papel foram os produtos que se destacaram nos embarques (Crédito: Divulgação)

A indústria de Mato Grosso do Sul quebrou recorde histórico em receita de exportação de produtos em 2023, ao contabilizar US\$ 5,56 bilhões (cerca de R\$ 27 bilhões), um crescimento de 8% em comparação ao ano anterior.

Dentre os segmentos que mais contribuíram para o resultado positivo, o setor de celulose e papel foi o principal. Junto aos mercados de cargas frigoríficas, óleos vegetais – e demais produtos de sua extração –, bem como açúcar e álcool, as receitas somaram mais de US\$ 4,77 bilhões. Já as pastas químicas de madeira foram um dos produtos com maior receita individual.

Em relação ao mês com melhor desempenho, dezembro de 2023 se destacou, obtendo receita de US\$ 448,6 milhões, acréscimo de 8% ante o mesmo mês em 2022 – quando o total foi de US\$ 416,1 milhões – um novo recorde para o mês.

Os dez principais compradores dos produtos sul-mato-grossenses são: China, Estados Unidos, Holanda, Uruguai, Argentina, Chile, Indonésia, Índia, Canadá e Argélia.

Somando toda a indústria do estado, a receita obtida pelas exportações correspondeu a 53% no acumulado do ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/01/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - ESTUDO DE VIABILIDADE DE NOVO PORTO SECO EM MS SERÁ ENTREGUE EM TRÊS MESES

Estação aduaneira deve ser instalada na cidade de Três Lagoas

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



O estudo denota que o local indicado é mais adequado pela localização, próxima a BR-262

O Estudo Sintético de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE) Porto Seco de Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul, está em fase final de atualização, com prazo previsto para entrega em três meses. As informações são da Delegacia da Receita Federal (RF) em Campo Grande, capital do estado. Segundo a RF, após a finalização do

estudo será realizada a audiência pública para apresentação do projeto, que dará início à licitação do porto seco.

É esperado que a Prefeitura de Três Lagoas disponibilize o terreno correspondente de acordo com o dimensionamento definido depois da conclusão do EVTE, conforme informou a Receita Federal. O empreendimento deve ser instalado em uma área de seis hectares (60 mil metros quadrados) na Fazenda Rodeio em Três Lagoas, que será doada à Receita Federal. O proprietário do espaço já assinou os documentos com o Município e Estado, mas aguarda a licitação do projeto para concretizar a doação.

Uma área no Distrito Industrial, localizada no entroncamento entre as rodovias BR-262 e BR-158, próximo a Usina de Jupiá, havia sido indicada no início das discussões sobre a implantação do projeto na cidade. No entanto, a saída de Três Lagoas para Campo Grande acabou sendo definida para a realização da obra do porto.

O estudo denota que o local indicado é mais adequado pela localização, próxima a BR-262. Além disso, o contorno rodoviário em construção também passará pelo espaço, interligando a BR-262 até a BR-158, transformando a área em estratégica para empresas instaladas no Distrito Industrial, que ficam próximas à saída para o estado de São Paulo, assim como Suzano e UFN 3, no sentido Brasilândia.

Porto Seco de Três Lagoas

Segundo a Prefeitura de Três Lagoas, o porto seco é importante e necessário para o desembarço e escoamento da produção industrial do município no interior sul-mato-grossense. A instalação da estação aduaneira é discutida há mais de 10 anos e ainda não saiu do papel.

Ainda em 2012, a prefeitura apresentou um Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental do projeto e o orçamento para a implantação, mas a licitação não ocorreu.

Em 2022, após anos de espera e várias reuniões, uma nova previsão para a licitação foi estimada: o segundo semestre do ano retrasado. Uma comissão chegou a ser formada para tratar do processo e de um novo levantamento de viabilidade, com dados mais atuais, para que a Receita Federal abrisse o processo de licitação, o que não aconteceu.

Segundo o secretário de Desenvolvimento Econômico de Três Lagoas, José Aparecido de Moraes, o porto seco poderia atender a demanda das indústrias da cidade, já que elas encaminham seus produtos para o Porto de Santos, no litoral de São Paulo, devido à falta do empreendimento. A região Centro-Oeste do Brasil, onde está localizado o município de Três Lagoas, é uma grande região produtora do país.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/01/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ESTRATÉGIA - A VIDA SEMPRE PERMITE ESCOLHAS. QUAL É A SUA?



HUDSON CARVALHO

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

A cena não chega a ser triste. É, digamos, melancólica. Um rapaz, alto, louro, vinte e poucos anos, sentado sozinho à mesa de um café, daqueles simples, mas com ambiente descolado. À sua frente, um bolinho (um Muffin, adorado nos Estados Unidos). Ele saca do bolso uma caixa de fósforos,



espeta um deles no bolinho, acende outro, olha para cima como quem faz um desejo e sopra – sozinho – sua própria vela improvisada de aniversário.

Na mesa ao lado, outro rapaz quase da mesma idade e aspecto dá um sorriso “ladino” (expressão que só minha prima Suely usa, quando quer explicar que alguém é astuto), saca rapidamente seu smartphone e filma a cena. Parece divertir-se com a solidão do colega, embora ele próprio também esteja sozinho.

Em uma terceira mesa, quatro garotas percebem a situação. Uma delas levanta-se, some de cena, volta com um dos pequenos bolos da vitrine, já com algumas velas de verdade acesas. Todas se levantam, cantam Parabéns, o aniversariante se emociona, agradece, enquanto o rapaz do celular levanta-se rapidamente e sai de fininho. “Rápido como quem rouba”, como diria minha avó.

A cena é na verdade um vídeo que recebi em minha página no LinkedIn. Não demora muito para perceber que não se trata de um flagrante da vida real. É uma montagem caseira com edição muito simples. O post traz uma legenda: “Na vida você sempre vai ter duas opções. Qual você escolhe?”

É aí que o assunto começa a ter graça: fazer ESCOLHAS. Embalado pelo espírito do vídeo, compartilhei-o na minha página pessoal, acrescentando: Eu prefiro continuar sendo “humano”, aquele antigo, que se preocupa com o outro, quanto consigo mesmo. Muitos usando o termo “humanizado”, poucos praticando. Muita rede social e pouco contato pessoal. Blá, blá, blá, ...

As publicações da minha página têm em média de 800 a 1.000 Impressões. Essa, que descrevi acima, atingiu quase 7.000 nos primeiros dias de postagem.

Por que queremos, com tanta ansiedade, entender e aprender com as ESCOLHAS alheias?

Tenho um palpite: é o receio das CONSEQUÊNCIAS. Todos sabemos que há “uma renúncia a cada escolha”. Uma ESCOLHA equivocada e uma carreira se desfaz. Outra acertada e uma vida muda para melhor. Escolher é algo forte demais e, muitas vezes, sem volta.

Elas definem nossa vida e nossa carreira: Devo me casar? Um filho ou dois? Que área profissional seguir? Que especialização escolher? Saio da empresa ou aguardo a situação melhorar?

Na vida pessoal, as consequências de nossas escolhas muitas vezes atingem um número pequeno de pessoas, senão só a nós mesmos. Nas empresas, porém, a abrangência pode ser muito maior. Processos, custos, resultados e, lógico, PESSOAS, em especial se formos gestores de equipes.

Nesse papel, temos que observar com total atenção os sutis detalhes que denunciam, com antecedência, as escolhas que as pessoas à nossa volta estão prestes a fazer. Acredite. É possível “ler” esses sinais. Buscá-los e não adiar ações necessárias para resolver as situações observadas.

Para ilustrar essa análise vamos falar um pouco sobre as formas como as pessoas processam as suas escolhas.

De forma intuitiva: considerando apenas os sinais que nossa sensação interna nos dá, sem levar em conta a lógica e a racionalidade. Seguir o instinto, parece, em primeira análise, uma “técnica” pobre para determinar nossas escolhas. Eu não a desprezo. Instintos são construídos meticulosamente, experiência após experiência, para resumir resultados passados e criar comportamentos que nos dão condições de reação rápida.

Racionalmente: ao contrário da anterior, é construída sobre fatos e dados, que criam subsídios sólidos que baseiam as opções de escolha. Funciona bem, principalmente se as informações utilizadas forem compartilhadas com os demais envolvidos nas consequências. Considerar pontos de vista diversos, trará alternativas em maior quantidade e qualidade, além de tornar o ato da escolha em si, menos solitário.



Baseada em valores: cuidado. Não se trata de intuição. Estamos falando de escolhas feitas com base num conjunto de crenças que fomos adquirindo ao longo da vida e que não nos permitem agir de outra forma.

Com ajuda de Especialistas: hoje em dia é comum ouvirmos “Especialistas apontam, ...” algo que acaba banalizando o conceito, quando o tal especialista emite apenas uma opinião. Falo aqui de trazer para o processo indivíduos verdadeiramente preparados, com expertise, informações concretas sobre o negócio e mercado em que atuamos que nos levem a escolhas assertivas e seguras.

Seja qual for o processo que você venha a adotar eu acrescentaria as seguintes dicas:

Respire antes de fazer escolhas. Mesmo aquelas tomadas instintivamente merecem um tempo de maturação. Poucos conselheiros são tão bons quanto uma boa noite de sono. A manhã seguinte traz uma clareza que pode mudar o cenário.

Veja a situação com um expectador, como se a carga das consequências não estivesse apenas sobre os seus ombros. O envolvimento demasiado profundo e a tensão que gera, diminuem a perspectiva e a visão do cenário.

Se você for como eu, faça uma lista de prós e contras. No papel mesmo, anotada à mão. O ato de escrever ajuda demais o processo de reflexão.

Pronto para uma vida de escolhas?

NA VIDA PESSOAL, AS CONSEQUÊNCIAS DE NOSSAS ESCOLHAS MUITAS VEZES ATINGEM UM NÚMERO PEQUENO DE PESSOAS, SENÃO SÓ A NÓS MESMOS. NAS EMPRESAS, PORÉM, A ABRANGÊNCIA PODE SER MUITO MAIOR. PROCESSOS, CUSTOS, RESULTADOS E, LÓGICO, PESSOAS, EM ESPECIAL SE FORMOS GESTORES DE EQUIPES.

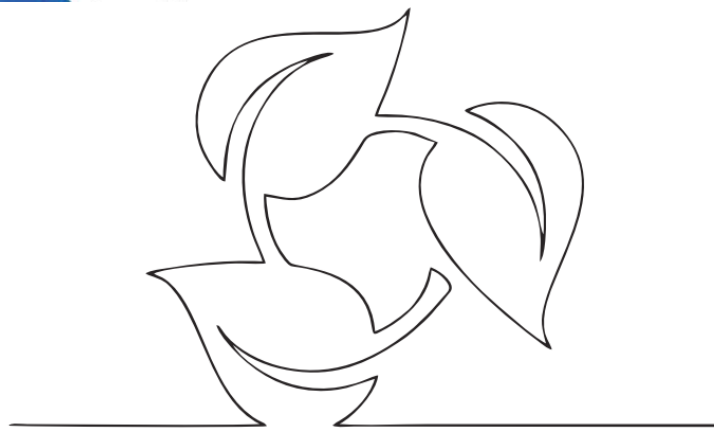
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 29/01/2024

OPINIÃO – INFRAESTRUTURA – O ERRO DA AGROINDÚSTRIA NO AMAZONAS



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinio@portalbenews.com.br



A agroindústria no Amazonas é um erro em muitas dimensões e um acerto para muito poucos, com ganhos potenciais pequenos. A atividade vocacional do Estado é associada com tecnologias de ponta, com a biotecnologia e não com a repetição dos erros cometidos noutras regiões do País, onde



o bioma e a natureza são vagarosamente ou rapidamente destruídos por uma agricultura mecanizada, industrializada, não sustentável e produtora de commodities de baixo valor agregado.

A floresta em pé, com seu uso voltado para o crédito de carbono, o aproveitamento da biodiversidade, a ampliação da Agroecologia, onde fazendas e produtores integram-se ao meio ambiente, com comunidades da região produzindo em meio à floresta, extraindo seus recursos naturais, fornecendo em um espaço de produção orgânica, com o selo Amazônia, com a origem controlada, com o potencial do georreferenciamento dos produtores, com a inspeção do Ministério da Agricultura e seu selo orgânico (que para muitos, é um desafio obter), fornecendo em cadeias produtivas com a infraestrutura apropriada: aqui está a oportunidade.

Há espaço para permacultura, para a agricultura sustentável, como as lições que a Colômbia tem apresentado com seu café, que leva a uma cadeia de produtos do entorno, como cogumelos, alimentos para granjas, biogás e tantas outras soluções. Há a grande oportunidade de adotarmos o ecodesign refletido por David Orr, com um meticuloso estudo de cadeias produtivas em um padrão responsável com o meio ambiente, e assim poderemos alçar voos nunca considerados para a região, em um misto de respeito aos modos de vida tradicionais e o potencial da globalização exportadora.

O metabolismo biológico, discutido por William McDonough e Michael Braungart, onde integram-se cadeias produtivas respeitando o meio ambiente e o biodegradável de uma produção é insumo para outra, poderá ser um caminho de uma agroecologia no Amazonas. Fora deste caminho, usaremos o hábito de ser colônia e de destruir nosso bioma, como já feito no passado em outras regiões do País, como no cerrado, na caatinga ou na Mata Atlântica, para a produção de commodities de baixo valor agregado.

O desafio que deveríamos assumir como sociedade é a recuperação de áreas degradadas, enquanto é possível. A regeneração com a produção agroflorestal, a permacultura, o desenvolvimento de empresas de capital regional, com a adoção de novas tecnologias, é uma grande oportunidade, ao invés de atrair multinacionais para a produção extensiva de monoculturas. Precisamos assumir uma liderança do pensamento sustentável real, ao invés de sujar a palavra e as mãos com um novo rastro de destruição no Amazonas.

Há uma emergência ambiental e teremos que tomar cuidado com as diretrizes que optaremos no presente, para que não tenhamos a decisão de ir contra o que já está construído de uma cadeia industrial de alta tecnologia. Ampliar o uso científico da floresta, com laboratórios de alta tecnologia – e aqui fará sentido a presença de multinacionais – para o desenvolvimento de alta tecnologia, em cooperação com os atores locais, saindo dos artigos científicos para os mercados. Precisamos juntar os esforços sobre o desconhecido e alcançar novos patamares financeiros e produtivos, ao invés de caminhar estradas de uma já conhecida destruição.

HÁ ESPAÇO PARA PERMACULTURA, PARA A AGRICULTURA SUSTENTÁVEL, COMO AS LIÇÕES QUE A COLÔMBIA TEM APRESENTADO COM SEU CAFÉ, QUE LEVA A UMA CADEIA DE PRODUTOS DO ENTORNO, COMO COGUMELOS, ALIMENTOS PARA GRANJAS, BIOGÁS E TANTAS OUTRAS SOLUÇÕES. HÁ GRANDE OPORTUNIDADE DE ADOTARMOS O ECODESIGN REFLETIDO POR DAVID ORR, COM UM METICULOSO ESTUDO DE CADEIAS PRODUTIVAS EM UM PADRÃO RESPONSÁVEL COM O MEIO AMBIENTE, E ASSIM PODEREMOS ALÇAR VOOS NUNCA CONSIDERADOS PARA A REGIÃO, EM UM MISTO DE RESPEITO AOS MODOS DE VIDA TRADICIONAIS E O POTENCIAL DA GLOBALIZAÇÃO EXPORTADORA.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/01/2024

AEROPORTOS - ANAC REFORÇA SEGURANÇA CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

Agência publica alterações nas normas que regem a aviação visando coibir diversos tipos de ações em aeronaves e aeroportos

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



Entre as atitudes de interferência ilícita, estão proibidos, por exemplo, o apoderamento ilegal de aeronaves, manter reféns a bordo e a invasão de aeronaves e aeroportos (Foto: Divulgação)

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) publicou na edição de quinta-feira (25) do Diário Oficial da União as alterações aprovadas nas normas que regem a aviação civil brasileira. A decisão, ocorrida no último dia 23 e tomada pela diretoria colegiada, tem como objetivo fortalecer as medidas de segurança contra atos de interferência ilícita.

As mudanças visam alinhar-se às normas internacionais estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), órgão especializado das Nações Unidas. Os atos de interferência ilícita são ações que podem colocar em risco a segurança da aviação civil e do transporte aéreo.

Entre as infrações, estão proibidas atitudes como apoderamento ilegal de aeronaves, manter reféns a bordo, invadir aeronaves, aeroportos ou instalações aeronáuticas, introdução de itens perigosos com intenções criminosas, comunicação de informações falsas e ataques usando Sistemas Antiaéreos Portáteis.

Dentre as principais alterações no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC), destacam-se mudanças nos procedimentos:

- Avaliação de Antecedentes Prévio à Concessão de Acesso à Informação Restrita de AVSEC (IRA): reforço para garantir maior segurança no acesso a informações sensíveis.
- Classificação de Volume de Carga ou Mala Postal: aprimoramento para melhorar a eficiência no transporte aéreo.
- Inspeção de Segurança para Acesso de Funcionários: aperfeiçoamento nos procedimentos para fortalecer a segurança interna.
- Cooperação Internacional e Avaliação de Risco: alinhando as práticas brasileiras com as normas e diretrizes estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

As alterações passaram a valer a partir de 1º de março de 2024 e têm o objetivo de auxiliar na preparação do Brasil para a auditoria da OACI agendada para o segundo semestre.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 28/01/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - TCU ISENTA AEROPORTO DE CUIABÁ DA NECESSIDADE DE CONSTRUIR UMA NOVA PISTA

Concessionária que administra o equipamento terá de devolver R\$ 65 milhões ao poder público
Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redenenews.com.br



O Aeroporto de Cuiabá tem restrições relacionadas às condições meteorológicas, impedindo o tráfego simultâneo de duas aeronaves de grande porte no sistema de pistas (Crédito: Divulgação)

Em sessão plenária realizada na quarta-feira, dia 24, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a primeira solução consensual em contratos de concessão aeroportuária. A Concessionária Aeroeste Aeroportos (COA) não mais precisará realizar investimentos para a

construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Cuiabá (MT).

Sob a relatoria do ministro Aroldo Cedraz, a decisão que envolve o aeroporto da capital mato-grossense atende a uma solicitação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A principal questão discutida nas reuniões da Comissão, criada para abordar a solução, envolveu a necessidade de um investimento obrigatório para ampliar a distância entre a pista de pouso e a pista de taxiamento, conforme regulamentação da aviação civil. Essa ação permitiria operações sem restrições para aeronaves de grande porte, mesmo em condições meteorológicas adversas.

Atualmente, o Aeroporto de Cuiabá já opera com aeronaves maiores, mas um acordo operacional impõe restrições relacionada às condições meteorológicas, impedindo o tráfego simultâneo de duas aeronaves de grande porte no sistema de pistas.

A Comissão, composta por representantes da Anac, Secretaria de Aviação Civil, TCU e a Concessionária Aeroeste Aeroportos (COA), concluiu que a flexibilização do investimento não comprometeria a segurança operacional, mantendo o aeroporto apto a operar aeronaves do código 4C e acima, como já faz.

Essa decisão implica em modificações nos investimentos planejados, o que resulta em um desequilíbrio contratual de aproximadamente R\$65 milhões. Este montante deverá ser pago pela Concessionária Aeroeste Aeroportos (COA) ao Governo Federal.

O parecer foi apresentado pelas unidades técnicas do Tribunal de Contas da União, a Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) e a Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura (SecexInfra).

Os acordos intermediados pelo TCU têm como objetivo solucionar conflitos na administração de contratos, garantindo a continuidade dos serviços públicos. Agora, o resultado aguarda a validação das partes envolvidas e a análise da Anac para a aprovação do aditivo contratual conforme os termos acordados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/01/2024

NACIONAL - MOTORISTAS DE CAMINHÕES E ÔNIBUS TÊM PRAZO MAIOR PARA REALIZAÇÃO DE EXAME TOXICOLÓGICO

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

De acordo com a Senatran, mais de 1,2 milhão de condutores ainda não realizaram o teste de drogas



O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) anunciou a prorrogação do prazo para a realização do exame toxicológico para motoristas das categorias C, D e E. A decisão, publicada no Diário Oficial da União de sexta-feira (26), visa oferecer uma oportunidade adicional para que condutores regularizem suas situações, evitando multas e pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A retomada da exigência do exame busca garantir a segurança nas estradas, identificando motoristas que possam estar dirigindo sob a influência de substâncias psicoativas (Crédito: Marcelo Camargo/Agência Brasil)

Com os novos prazos, os motoristas terão até o próximo 31 de março de 2024 para realizar o exame se a validade da CNH estiver entre janeiro e junho. E até 30 de abril se a validade for entre julho e dezembro.

A retomada da exigência do exame, que estava suspensa durante parte da pandemia, busca garantir a segurança nas estradas, identificando motoristas que possam estar dirigindo sob a influência de substâncias psicoativas. O exame, com uma janela de detecção de no mínimo 90 dias, verifica o consumo, ativo ou não, de drogas por motoristas de caminhões e ônibus.

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) utilizará o aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT) para notificar os motoristas sobre a necessidade do exame, enviando alertas e mensagens por e-mail.

De acordo com levantamento da Senatran, mais de 1,2 milhão de motoristas das categorias C, D e E em todo o Brasil ainda não realizaram o exame toxicológico. A penalidade para a não realização é uma multa gravíssima de R\$ 1.467,35 e a perda de sete pontos na CNH.

Em nota oficial, o Contran destaca que a medida visa ajudar motoristas de “boa-fé” a regularizarem sua situação, buscando extinguir a demanda de forma eficiente. “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.

Caso o exame toxicológico resulte positivo, o motorista terá sua habilitação suspensa por três meses, com multa de R\$ 1.467,35. Em casos de reincidência, a multa pode ser dez vezes maior, com suspensão do direito de dirigir. A CNH não poderá ser renovada até a realização do exame com resultado negativo.

O exame toxicológico, que detecta diversas substâncias psicoativas, pode ser feito por meio da coleta de cabelo, pele ou unhas, com uma média de preço de R\$ 135,00 no Brasil. As drogas detectadas incluem maconha, cocaína, anfetaminas, inibidores de apetite, analgésicos à base de opiáceos, entre outras.

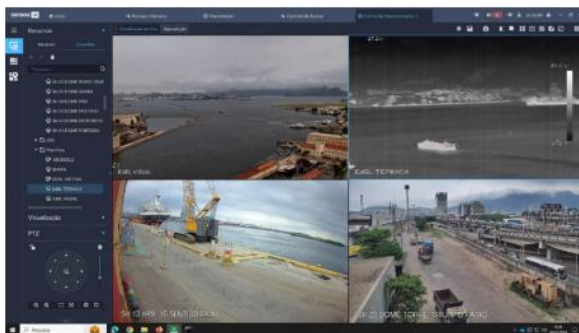
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/01/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTO DO RIO DE JANEIRO GANHA NOVO SISTEMA DE SEGURANÇA

Software implantado no complexo teve investimentos da PortosRio de R\$ 3 milhões

Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebenews.com.br



Foram instaladas câmeras com Inteligência Artificial embarcada, com 4k de resolução, zoom ótico de 45X e com capacidade termal para captura de imagens precisas à noite (Crédito: Divulgação/PortosRio)

A PortosRio anunciou a implementação de um novo software de segurança que integra, em uma única ferramenta, o monitoramento de imagens por câmeras, controle de acesso por reconhecimento facial e leitura de placas por meio de câmeras LPR (sigla em inglês para reconhecimento de placas de veículos). De

acordo com a Autoridade Portuária, foram investidos o valor de R\$ 3 milhões no novo sistema.

A solução foi apresentada na última semana, no Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária (CCCSP) do Porto do Rio de Janeiro e foi projetada para fortalecer ainda mais o monitoramento e o controle de acesso ao porto.

De acordo com a PortosRio, nessa modernização, as mais de 200 câmeras que monitoram tanto a área terrestre quanto a malha aquaviária do Porto do Rio de Janeiro foram substituídas por modelos com Inteligência Artificial embarcada, com 4k de resolução, zoom ótico de 45X e com capacidade termal para captura de imagens precisas durante a noite.

Destaca-se ainda, a mudança na tecnologia de acesso ao porto com a transição da autenticação por biometria digital para o reconhecimento facial, com a utilização de leitores que possuem sistema antifake, minimizando o risco de fraudes.

O superintendente de Tecnologia da Informação da PortosRio, Carlos Cerveira, esclareceu que devido ao fato de o software integrar, em um único sistema, o monitoramento de imagens e o controle de acesso, facilita muito a administração e a gerência da solução.

Além disso, permite com facilidade a configuração de eventos pré-definidos, associando as informações oriundas das imagens com possíveis tentativas de acesso, o que possibilita gerar alarmes antecipados para os operadores e, conseqüentemente, permitir a tomada de decisões de forma rápida e eficiente.

Cerveira ressaltou ainda que a implementação se encontra em fase de ajustes finos nas configurações do software para atender às necessidades operacionais das Superintendências de Gestão Portuária e da Guarda Portuária, com planos futuros de expansão para outros setores da companhia, incluindo Meio Ambiente e Segurança do Trabalho.

No momento, está sendo testado também o uso de drones equipados com câmeras de alta resolução que complementarão as imagens oriundas das câmeras já instaladas, permitindo o monitoramento das imagens coletadas no voo em tempo real, diretamente no CCCSP, pelos decisores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/01/2024

REGIÃO SUL - ITAJAÍ: GOVERNO AVANÇA PARA LANÇAR CONSULTA PÚBLICA DO ARRENDAMENTO DEFINITIVO NO PORTO

Em visita ao complexo catarinense, secretário de Portos disse que o processo já está sendo elaborado com a Antaq

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



Ávila se reuniu com o CEO da Mada Araújo, Marco Antonio de Araújo, empresa vencedora do arrendamento transitório de Itajaí, que vai operar contêineres nos próximos dois anos (Crédito: Luciano Sens/Superintendência do Porto de Itajaí)

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Ávila, afirmou que o Ministério de Portos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a partir de fevereiro, vão realizar estudos para lançar a consulta pública referente ao arrendamento transitivo do terminal de contêineres do Porto de Itajaí (SC).

Nesta semana, Ávila e o diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias Substituto (Dnop), Daniel Aldigueri, fizeram uma visita institucional à Superintendência do Porto de Itajaí.

O secretário afirmou que o processo de assinatura do Convênio de Delegação, que mantém a Autoridade Portuária pública e municipal, já está garantido. Já o processo de arrendamento definitivo por mais 35 anos do terminal está sendo elaborado com a Antaq.

“A assinatura do Convênio de Delegação do Porto de Itajaí está garantida e sacramentada pelo Governo Federal. Quanto ao processo de Arrendamento Definitivo, é uma pauta constante no Ministério de Portos e Aeroportos, pois, da mesma forma como está sendo conduzido o

Arrendamento Transitório, o Definitivo já está sendo trabalhado em equipe, com o intuito de avançarmos e discutirmos seu processo. Estamos com a expectativa de no início de fevereiro, junto a Antaq, estudar a melhor forma de lançarmos consulta pública e darmos sequência no documento”, comentou Ávila.

No encontro, Ávila esteve reunido com o CEO da Mada Araújo, Marco Antonio de Araújo, empresa vencedora do arrendamento transitório do complexo portuário, que vai operar contêineres nos próximos dois anos.

De acordo com a Autoridade Portuária, a empresa vem acelerando todas as etapas para colocar em prática aquilo que já é de sua competência. Ações como todo processo de alfandegamento, documentação e licenciamento ambiental, apresentação de um Plano Básico de Implementação (PBI), junto ao Ministério de Portos e Aeroportos, melhorias de forma geral no prédio administrativo, retroárea, aquisição de novos equipamentos, entre outras demandas, está sendo executados diariamente pela Companhia junto aos órgãos competentes.

“Estamos voltando para Brasília com o sentimento de buscar uma solução definitiva para a retomada das atividades operacionais do Porto de Itajaí”, finalizou o secretário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/01/2024

MERCOSUL - POSSÍVEL DEMISSÃO DE MINISTRO DA INFRAESTRUTURA ELEVA TENSÃO NA ARGENTINA

País vizinho vive incertezas enquanto enfrenta a pior inflação desde a década de 90

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



Ao assumir a presidência da Argentina em 10 de dezembro do ano passado, Javier Milei realizou uma reestruturação ministerial, reduzindo o número de ministérios de 18 para 9 (Crédito: Agustín Marcarian/Reuters via Agência Brasil)

De acordo com informações divulgadas pelo jornal Clarín nesta quinta-feira, 25, há indícios de que o presidente argentino, Javier Milei, tenha tomado a decisão de demitir o ministro da Infraestrutura, Guillermo Ferraro.

Apesar de não haver um anúncio oficial, especula-se que a decisão possa estar relacionada ao vazamento de informações de uma reunião, onde Milei teria criticado governadores. Divergências entre Ferraro e o chefe da Casa Civil, Nicolás Posse, também são mencionadas como possíveis motivos para a demissão. Posse teria questionado Ferraro sobre nomeações em seu ministério, gerando conflitos.

Ao assumir a presidência da Argentina em 10 de dezembro do ano passado, Javier Milei realizou uma reestruturação ministerial, reduzindo o número de ministérios de 18 para 9, como parte de sua promessa de campanha de cortar gastos públicos.

Dentre as pastas mantidas, destaca-se a da Infraestrutura, abrangendo setores como Construção, Energia, Transporte e Comunicações. O foco do novo governo argentino tem sido a temática das obras públicas. Desde o início do mandato, Milei se comprometeu a revisar contratos nessa área e interromper o financiamento estatal para tais projetos.

Com a possível demissão de Ferraro em circulação na imprensa argentina, foram levantadas possibilidades sobre mudanças na pasta da Infraestrutura. Uma das hipóteses em discussão é o desmembramento do órgão em secretarias. Além disso, está sendo considerada a incorporação da



Infraestrutura ao Ministério da Fazenda, liderado por Luis Caputo, conforme relatado pelo jornal La Nación.

Guillermo Ferraro, formado em administração e doutorado em ciências econômicas pela Universidade de Buenos Aires, seria o primeiro ministro a ser destituído do gabinete de Milei, aproximadamente 45 dias após o início do novo governo. Sua trajetória profissional inclui a posição de diretor de Infraestrutura e Governo na KPMG na Argentina, de 2010 a abril deste ano, e experiência no Banco de Entre Ríos entre 2003 e 2005.

A decisão de Milei levanta questões sobre o futuro da Infraestrutura no governo argentino e será acompanhada de perto pela população, dada a relevância da pasta no contexto das políticas de obras públicas e revisão de contratos empreendidas pelo atual presidente.

Os últimos levantamentos indicam que a Argentina enfrenta uma taxa anual de inflação superior a 211%, atingindo o nível mais alto desde a década de 1990. O presidente Javier Milei, eleito sem experiência política prévia, busca implementar medidas rigorosas de austeridade para combater a inflação, reduzir o déficit fiscal e recuperar as finanças do governo. No entanto, Milei alerta que os resultados podem demorar a serem percebidos, e muitos argentinos já enfrentam dificuldades econômicas, com 40% da população vivendo na pobreza.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/01/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

AGRONEGÓCIO INICIA O ANO COM MAIS QUATRO NOVOS MERCADOS NA ÁSIA

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (29 de janeiro de 2024)

2023 foi marcado por recordes na abertura de mercados com autorizações para exportação de 78 novos produtos para 39 países

O agronegócio brasileiro inicia 2024 com a abertura de mais quatro novos mercados para a exportação de seus produtos. Nesta semana, o governo recebeu com satisfação a autorização para exportar bovinos vivos, embriões de bovinos (in vivo e in vitro) e sêmen bovino para o Paquistão, além de alevinos de tilápia para as Filipinas.

Em 2023, o Paquistão importou US\$ 298.097.917 do Brasil. Entre os principais produtos destacam-se fibras e têxteis, o complexo soja e produtos florestais, que corresponderam a 83% das exportações brasileiras ao país asiático.

Já a República das Filipinas continua sendo um dos importantes mercados para a carne do Brasil. Com exportações equivalentes a US\$ 918.262.941 no ano anterior, as proteínas representaram 76% do que foi consumido pelos filipinos do Brasil.

O mercado de bovinos vivos, aberto neste mês para as Paquistão, gerou uma movimentação de US\$ 488.580.177 para o país no mercado mundial em 2023, refletindo um aumento de 154% em relação ao ano de 2022.

“Com a retomada das relações diplomáticas, 2023 foi um ano marcado por recordes na abertura de mercados no mundo. Neste ano, com o apoio do Ministro Carlos Fávaro, buscaremos ainda mais novas oportunidades para os produtores do agro nacional exportarem dezenas de produtos e acessarem destinos até então inéditos, gerando renda e emprego em todo o país”, destacou Roberto Perosa, secretário de Comércio e Relações Internacionais.

Tais resultados são fruto do trabalho conjunto do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e do Ministério das Relações Exteriores (MRE).

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

Data: 29/01/2024

BRASIL SUPERA CONCORRÊNCIA DOS EUA E PORTO VAI EMBARCAR 66% MAIS MILHO

Seca restringe navegação por rota estratégica para os EUA, que perdem espaço na Ásia, especialmente para o agro brasileiro

Por NILSON REGALADO



A rota pelo Canal do Panamá é responsável por aproximadamente 10% do comércio global / Divulgação

A restrição imposta à navegação no Canal do Panamá está ajudando o Brasil. Vítima de uma seca histórica causada pelo fenômeno El Niño, o atalho que interliga os oceanos Atlântico e Pacífico se viu obrigado a limitar o tráfego de navios, deixando os portos da costa leste dos Estados Unidos sem uma conexão economicamente viável com a Ásia. Sem a rota

estratégica através do Mar do Caribe, os Estados Unidos estão deixando de embarcar milho e soja para China, Japão e Coreia do Sul, e abrindo espaço para os grãos brasileiros. Pior, com os recentes ataques a navios cargueiros no Mar Vermelho, os exportadores norte-americanos perderam até a rota alternativa para atingir a Ásia. Assim, em janeiro os portos brasileiros devem registrar uma alta de até 66% nos embarques de milho. Nas projeções iniciais do mercado, eram previstas três milhões de toneladas. Na prática, serão exportadas perto de cinco milhões de toneladas do grão brasileiro só neste mês.

Esse aumento se deve à vantagem estratégica de os navios com escala no Brasil pouco utilizarem o Canal do Panamá devido à proximidade do País com as rotas de navegação pelo sul da África. E daí para a Ásia.

Enquanto isso, os navios carregados na costa leste norte-americana precisam contornar toda a América do Sul para, depois, cruzar todo o Pacífico para chegar à China, ao Japão e à Coreia. E isso aumenta o custo do frete, reduzindo a competitividade dos grãos colhidos em estados como Oklahoma, Tennessee, Arkansas, Mississippi, Missouri, Iowa, Georgia, Louisiana e Alabama, que tinham a opção de saída, também pelos portos do Golfo do México.

A rota pelo Canal do Panamá é responsável por aproximadamente 10% do comércio global, mas atende importantes fornecedores globais de alimentos. Com o baixo volume de água e as restrições, os navios estão ficando até três semanas parados para conseguir atravessar o atalho.

A alternativa para os navios que partem da costa leste norte-americana e do Golfo do México seria a navegação pelo Mediterrâneo, atravessando o Canal de Suez, no Oriente Médio, até atingir o Mar Vermelho. E, daí, partir para a Ásia através do Oceano Índico.

O problema é que essa rota se tornou extremamente perigosa com a ofensiva dos Houthis, grupo xiita radicado no Iêmen. A tensão entre Israel e a Palestina provocou a faísca que levou a bombardeios recentes dos Houthis a cargueiros no Mar Vermelho. Desde que os ataques começaram, o preço do frete marítimo disparou.

SANTOS SURFA A ONDA.



E os números de janeiro mostram que o Brasil já está aproveitando a vantagem sobre os norte-americanos. Para o milho, a projeção inicial era a exportação de três milhões de toneladas em janeiro, mas dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que o Brasil já embarcou 3,7 milhões de toneladas de milho nos primeiros 22 dias do mês.

Esse aumento nas vendas externas se deve ao fato de que o comprador de grãos calcula o valor final, que é a soma do preço do grão na origem com o frete até o porto de destino.

Nesta semana, 31 navios operaram simultaneamente no Porto de Santos, na média, de segunda a quarta-feira. Destes, três embarcavam milho e um operava com soja. Isso significa que 13% dos berços de atracação com navios no costado estavam carregando grãos.

TEMPO X ESPAÇO.

Mais perto da Ásia, os portos de Santos e Paranaguá também oferecem prazo de entrega mais curto, o que significa uma outra importante vantagem estratégica. Partindo daqui e navegando pelo sul da África, as embarcações com escala no Brasil 'economizam' até três semanas de mar frente aos portos norte-americanos.

Desde o início da seca histórica, a Autoridade do Canal do Panamá vem procurando adotar medidas para minimizar os prejuízos, que somam o equivalente a R\$ 3,4 bilhões só no 'pedágio' cobrado dos navios que utilizam o atalho. Informações reveladas nas últimas semanas pela agência do governo panamenho mostram uma queda de 20% no volume de cargas.

Com a seca, o Canal tem operado com água de chuva retirada dos lagos artificiais Gatún e Alhajuela, que também foram impactados pelo El Niño.

A falta d'água obrigou o Canal a reduzir o trânsito para 32 embarcações por dia a partir de julho de 2023, a fim de manter o Lago Gatún em um nível que ofereça um calado competitivo.

Depois, o número de embarcações passou para 20 por dia. Agora, até 1º de fevereiro, apenas 18 navios têm atravessado o Canal a cada 24 horas. A administração do atalho artificial deve publicar um novo aviso à navegação nos próximos dias definindo novos limites para os próximos meses.

Leia mais em: <https://www.diariodolitoral.com.br/santos/brasil-supera-concorrencia-dos-eua-e-porto-vai-embarcar-66-mais-milho/178649/>

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

Data: 29/01/2024

CIDADE DE MÚLTIPLOS SIGNIFICADOS, SANTOS COMPLETA 478 ANOS

Informações: Prefeitura de Santos (29 de janeiro de 2024)

“Pra mim, é a praia”. “Ah, não tem como não passar por Santos e não tomar um café no Museu do Café”. “Não fico sem dar um passeio pelo maior jardim de praia do mundo”. “A Cidade que revelou Pelé para o mundo”. “Santos, berço do Patriarca da Independência”. “Terra do meu Peixão”. “Que vontade de dar aquela pedalada, no fim de tarde, na ciclovia da orla”. “A Cidade por onde passa boa parte das exportações do Brasil”. Se perguntarmos para diferentes pessoas o que significa Santos, as respostas serão as mais diversas possíveis. A cidade dos múltiplos significados assopra nesta sexta-feira (26) 478 velas em seu bolo de aniversário. Confira a programação completa do aniversário.

Sobre a aniversariante do dia, o prefeito Rogério Santos afirma que “Santos tem uma história rica, é desenvolvida, dona de uma grande beleza natural e se destaca pela qualidade de vida, mas o maior patrimônio que temos é o santista, nossa população. Falo daqueles que nasceram aqui e dos que vieram de outras partes do Brasil e do mundo. O santista tem espírito cidadão, sabe cobrar ações e apoiar projetos que visem o bem comum. Os desafios do dia a dia estão presentes em qualquer município. Não existe cidade pronta, mas com união, honestidade e entendimento somos mais fortes e conseguimos planejar e implementar ações que tornam a nossa Santos cada vez melhor”.



PALÁCIO JOSÉ BONIFÁCIO

Quem também faz aniversário nesta sexta-feira – 85 anos – é um dos mais imponentes edifícios do Município: o dia 26 de janeiro de 1939 representou uma quinta-feira especial para Santos, que celebrava o 100º aniversário de elevação à categoria de cidade. O presente para o Município foi receber sua sede definitiva. Um palácio que passou a ser a sede dos poderes Executivo e Legislativo.

O historiador Sergio Willians aponta que até que o prédio ficasse pronto se desenrolou uma história de 36 anos. Em 1903, foi lançado um concurso de propostas para a criação do novo Paço Municipal. “Até então, a Prefeitura fazia uso de uma das alas dos famosos Casarões do Valongo, onde hoje está o Museu Pelé, e pagava aluguel por isso”.

Embora tenham chegado projetos de qualidade técnica, não houve batida de martelo. O processo de escolha seguiu indefinido em outra ocasião: em 1927, mas a batida do martelo só veio mesmo em 1936. Com problemas financeiros, a obra contou com dinheiro vindo de fora, graças à contratação de um empréstimo junto ao Bank of London & South America Ltd., no valor de 2,26 milhões de libras esterlinas.

A proposta escolhida foi do engenheiro e arquiteto Plínio Botelho do Amaral. O projeto foi aprovado pela Câmara e o então prefeito Antônio Gomide Ribeiro dos Santos autorizou o início das obras, que ficaram sob responsabilidade da Sociedade Técnica e Comercial Anhanguera Ltda., de São Paulo, e do engenheiro Antônio Bayma.

O Paço Municipal tem estilo predominantemente neoclássico, mesmo sendo considerado eclético, e acabou sendo inaugurado na data prevista: em 26 de janeiro de 1939. Sergio Willians lembra que uma grande festa foi preparada pelo então prefeito Cyro de Athayde Carneiro. Ao cortar a fita inaugural, ele fez a seguinte declaração: “Santos é a porta de entrada do Estado de São Paulo, como que a sua ‘sala de visitas’, onde primeiramente são recebidos os forasteiros ilustres que, pela via marítima, aqui aportam em demanda da capital. É também ponto obrigatório de todos quantos viajam pelo nosso Estado. A todos tem sempre a Municipalidade o ensejo de receber e obsequiar. Era mister que pudesse apresentar-lhes uma instalação à altura dos foros de progresso e de cultura do nosso Estado e das próprias condições de pujança da Cidade...”.

Entre diversos espaços administrativos, um dos destaques da edificação é a Sala Princesa Isabel que, por muitos anos serviu às sessões da Câmara de Santos. Além de uma galeria para o público, o local ostenta um lustre de cristal da Bohemia, quadros que exibiam as figuras de Martim Afonso, Braz Cubas e a Princesa Isabel, e, no lugar de honra, decorações em painéis retratando a Caridade, a Justiça e a Nacionalidade.

O FILHO ILUSTRE

Além de edificações, a história de uma cidade tem que ser contada também pela sua gente. Cada morador ou turista que passa por ela dá sua contribuição, enriquecendo com novos capítulos. Fosse o caso de escolher um personagem para contar a história de Santos, muitos certamente apontariam José Bonifácio de Andrada e Silva: Patriarca da Independência (foi declarado oficialmente Patrono da Independência do Brasil em 11 de janeiro de 2018), estadista reconhecido no exterior, mineralista que descobriu pedras importantes, precursor da libertação de negros escravos e idealizador de lei protegendo as matas brasileiras. Os múltiplos feitos deste santista evidenciam a força do povo santista.

“A família Andrada chegou a Santos pelas mãos do avô paterno de José Bonifácio, José Ribeiro de Andrada, um militar português que migrou para São Paulo no fim do Século 17”, recorda o historiador Sergio Willians. José Bonifácio nasceu em Santos no dia 13 de junho de 1763 e morreu em Niterói (RJ), em 6 de abril de 1838.

QUALIDADE DE VIDA



Vários estudos mostram o que os santistas já sabem: a qualidade de vida aqui é de dar inveja a outras cidades brasileiras. Isso está comprovado em títulos como 'Melhor cidade brasileira para se viver' (Consultoria Delta&Finance/América Latina), 'Melhor cidade brasileira para quem tem mais de 60 anos' (Fundação Getúlio Vargas), 'Segunda melhor cidade do Brasil para criar filhos' (Portal Exame) e 'Uma das melhores cidades brasileiras para se fazer negócio' (Urban Systems/Revista Exame).

E o reconhecimento segue: na edição 2023 do Ranking Connected Smart Cities, por exemplo, Santos alcançou a 8ª posição geral do País e a liderança nacional no eixo de Urbanismo, repetindo neste quesito o sucesso da edição anterior. O levantamento mapeia os 656 municípios com mais de 50 mil habitantes, de acordo com o Censo IBGE 2022, e define as cidades com maior potencial de desenvolvimento do Brasil.

Já o Ranking de Competitividade dos Municípios de 2023 aponta que dentre as 410 cidades do Brasil com mais de 80 mil habitantes, Santos se destaca como a 10ª mais competitiva e ocupa a primeira posição geral na área de Saneamento. A pesquisa, apresentada em agosto, mostra que Santos é a líder nos indicadores de cobertura da coleta de resíduos domésticos, cobertura do abastecimento de água e destinação do lixo.

A FORÇA DO PORTO

O Porto de Santos, com sua história iniciada no começo do século 16, evoluiu de estruturas rudimentares para se tornar o maior porto da América Latina. Originalmente, a localização do porto foi estrategicamente escolhida no estuário do Lagamar do Enguaguaçu, nas proximidades do Outeiro de Santa Catarina, pela maior proteção contra intempéries e ataques de piratas, conta o historiador Sergio Willians. "Esta decisão foi fundamental para o desenvolvimento comercial da região. A expansão da produção de açúcar, tabaco e algodão a partir do século 18 e a construção do caminho Calçada do Lorena facilitaram significativamente o transporte de mercadorias até o porto".

No Século 19, segue Sergio Willians, incorporou-se o café, que se tornou o principal produto de exportação do Brasil. Posteriormente, a inauguração da Estrada de Ferro São Paulo Railway em 1867, uma realização notável para a época, permitiu um escoamento ainda mais eficiente da produção cafeeira. "Em 1888, depois de sofrer pressões dos cafeicultores, o governo brasileiro promoveu uma concorrência para a exploração do porto, vencida por investidores como José Pinto de Oliveira e Eduardo Palacin Guinle, levando à criação da Companhia Docas de Santos (CDS) e à inauguração dos primeiros 260 metros de cais organizado em 1892".

O Porto de Santos continuou a se modernizar. Em 1901, a Gaffrée & Guinle obteve autorização para construir uma usina hidrelétrica no Rio Itatinga, que, além de fornecer energia para o porto, abasteceu Santos, Guarujá e outras localidades paulistas. A concessão dos serviços portuários à CDS terminou em 1980, quando a administração passou para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que posteriormente se transformou na Autoridade Portuária de Santos S.A. (APS). A Lei dos Portos de 1993 e sua subsequente atualização em 2013 abriram caminho para a privatização de operações portuárias e a instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs), marcando um período de modernização e expansão.

Atualmente, o Porto de Santos é um marco na infraestrutura portuária do Brasil, destacando-se pela movimentação recorde de cargas e posição entre os maiores portos do mundo.

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

Data: 29/01/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

RS QUER PLANO PARA AJUDAR COMUNIDADES NA TRANSIÇÃO DO CARVÃO PARA RENOVÁVEIS

Rio Grande do Sul contrata consultoria para subsidiar plano de transição energética justa do carvão

Por Gabriela Ruddy 29 de janeiro de 2024 Em Entrevista, Setor elétrico, Transição energética

Secretária de Meio Ambiente de Infraestrutura do RS, Marjorie Kauffman (Foto: Gustavo Mansur/ Palácio Piratini)



RIO — O Rio Grande do Sul recebe na próxima quinta-feira (1º/2) as propostas de consultorias e assessorias técnicas que vão ajudar o governo na elaboração do plano estadual de transição energética justa.

Além de mapear soluções para a matriz energética da indústria gaúcha, o objetivo é orientar políticas públicas

que irão auxiliar as populações dependentes de atividades ligadas ao carvão a migrar para outras oportunidades econômicas.

Segundo a secretária de Meio Ambiente de Infraestrutura do estado, Marjorie Kauffman, uma preocupação é amparar as pessoas que atuam nas zonas carboníferas em meio à redução da demanda por combustíveis fósseis.

“Os consumidores de carvão em escala industrial vão caminhar na busca pelas energias renováveis e se adequar, por uma questão econômica, para o atingimento das metas de redução das emissões. Então vamos trabalhar para oferecer oportunidades para essa população”, explicou a secretária em entrevista à agência epbr.

A empresa contratada terá 12 meses para apresentar os estudos que vão subsidiar o governo na elaboração do plano. Posteriormente, ele será incorporado ao Proclima 2050, documento que traçou as estratégias para o enfrentamento às mudanças climáticas no estado.

“Essa contratação vai ser a grande norteadora, vai deixar claros os caminhos e políticas públicas que o estado vai seguir”, diz a secretária.

A chamada foi aberta em novembro e a licitação para o recebimento de propostas estava inicialmente prevista para dezembro, mas precisou ser estendida. Até a semana passada, o governo tinha recebido pedidos de esclarecimentos sobre o edital de pelo menos três empresas interessadas.

A empresa vencedora precisa comprovar que dispõe de especialistas em planejamento energético, sociologia, meio ambiente e gestão da sustentabilidade, instrumentos econômicos, regulação e políticas públicas e na preparação de programas públicos ou privados.

Transição energética como oportunidade



Por ser a fonte fóssil de energia com maior intensidade de carbono, o carvão está na mira das estratégias climáticas, com empresas e governos ao redor do mundo buscando caminhos para sua substituição.

Análise da S&P Global aponta que o carvão provavelmente atingiu seu pico em 2023, com expectativa de declínio a partir de 2024 no cenário mundial. O crescimento do consumo foi impulsionado pela China, mas a expansão das renováveis e mudanças no setor energético indicam que o fóssil começará a perder espaço na matriz.

Para Kauffman, a questão social é um dos principais eixos do estudo, pois um dos maiores desafios é apresentar a transição energética à população gaúcha como uma oportunidade, não como uma punição.

A secretária conta que comunidades locais engajadas nessa cadeia já têm buscado o governo para entender o novo cenário.

“Nós tranquilizamos as pessoas, explicamos que será uma transição gradual acompanhada de uma capacitação e do fornecimento de novas oportunidades. Em momento algum pensamos em cessar o uso [do carvão] de forma abrupta e desassistir tanto quem necessita dele como combustível quanto aqueles que dependem dele para viver”, diz.

O governo não descarta, por exemplo, a possibilidade de que as usinas adotem instrumentos de redução de emissões, como captura e armazenamento de carbono. Outra opção é a adoção de biogás em maior escala.

A ampliação da geração eólica, a agropecuária, o turismo e a produção de vinhos e azeites também integram o leque de alternativas econômicas.

“Não descartamos nenhuma forma de energia”, explica Kauffamn.

Carvão no Sul

No Brasil, quase todas as reservas de carvão mineral estão concentradas nos estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Duas das maiores usinas termelétricas a carvão do país estão em terras gaúchas: Pampa Sul, com 345 megawatts (MW), e Candiota III, com 350 MW. As unidades foram alvos de desinvestimentos de grandes grupos, tendo em vista a busca por descarbonizar o portfólio.

A usina de Pampa Sul entrou em operação em 2019, com contrato no mercado regulado até 2044. Em 2022, a Engie vendeu a unidade por R\$ 2,2 bilhões para as gestoras Starboard e Perfin, que se comprometeram com o descomissionamento antecipado do ativo, antes do fim da outorga.

Já Candiota foi vendida em 2023 pela Eletrobras para a Âmbar Energia por R\$ 72 milhões. O contrato da usina termina em dezembro de 2024. Existe um esforço no setor para a extensão da outorga até 2050, medida incluída nas emendas do projeto de lei das eólicas offshore (PL 11247/2018), que foi aprovado pela Câmara em novembro e seguiu para discussão no Senado.

Um dos argumentos da indústria carbonífera é que manter as usinas em operação ajuda a viabilizar os estudos para adaptação dessa indústria à economia de baixo carbono, com uso das verbas do programa de pesquisa e desenvolvimento da Aneel.

A extensão dos contratos também beneficiaria a usina de Figueira, operada pela Copel no Paraná. A unidade passou recentemente por uma manutenção corretiva e teve o fim do contrato de suprimento de carvão em dezembro de 2023. Hoje, a operação da usina e da mina fornecedora de carvão são as principais atividades econômicas do município de Figueira (PR), que tem cerca de 8 mil habitantes.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/01/2024

APÓS ENCONTRAR PETRÓLEO, PETROBRAS VAI PERFURAR NOVO POÇO NA MARGEM EQUATORIAL

Petroleira planeja segunda perfuração na Bacia Potiguar, no poço Anhangá, bloco POT-M-762, a 79km da costa do estado do Rio Grande do Norte

Por epbr 29 de janeiro de 2024 Em Petróleo e gás



RIO — A Petrobras planeja perfurar em fevereiro um novo poço exploratório na Margem Equatorial, após encontrar acumulação de petróleo em Pitu Oeste, no bloco BM-POT-17, em águas profundas a 52 km da costa do Rio Grande do Norte.

A estatal concluiu o primeiro poço na última sexta-feira (26/1) e informou que, por enquanto, é “inconclusivo quanto à viabilidade econômica”.

Agora, a expectativa é com a perfuração de Anhangá, na concessão POT-M-762, a 79km da costa do estado do Rio Grande do Norte e próximo ao poço

Pitu Oeste.

“A partir de estudos complementares, a companhia pretende obter mais informações geológicas da área para avaliar o potencial dos reservatórios e direcionar as próximas atividades exploratórias na área”, informou a empresa em comunicado.

A campanha exploratória foi iniciada em dezembro está prevista para durar entre 4 e 5 meses.

Nova fronteira

O projeto está prestes a completar dez anos desde a descoberta de Pitu, no POT-M-855.

A campanha representa a exploração de uma nova região no Rio Grande do Norte, estado que possui campos maduros – alguns no fim do ciclo de vida – em águas rasas. É também um dos principais polos de produção em terra.

Após as descobertas feitas na primeira metade da década passada, o projeto passou por um hiato até retornar para o plano de investimentos da companhia, aprovado no fim de 2022.

Prioridade é Foz do Amazonas

A Bacia Potiguar está em segundo na lista de prioridades da Petrobras, que concentra suas fichas de longo prazo na Foz do Amazonas.

Em outubro, o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou que a prioridade na Margem Equatorial é a Foz do Amazonas (2023 e 2024), seguida da Bacia Potiguar (2023 e 2024) e Barreirinhas (2025). “Nesta ordem”, disse o executivo.

A exploração na Foz do Amazonas, no entanto, enfrenta resistência do Ibama e da ministra de Minas e Energia, Marina Silva.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/01/2024

TOTALENERGIES ENTRA COM MAIS 12,1 GW EM PEDIDOS PARA EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL

Segundo a última atualização do Ibama, são 96 pedidos em licenciamento, que somam 234,2 GW. Por Gabriel Chiappini - 29 de janeiro de 2024. Em Empresas, Eólica, Mercado offshore, Transição energética.



Parque eólico offshore Vikings, da Equinor e SSE, com três usinas eólicas em Dogger Bank, um banco de areias em área rasa na costa leste da Inglaterra (Foto: Stefan Sauer/Picture Alliance)

RIO – A TotalEnergies apresentou mais quatro pedidos de licenciamento de parques eólicos offshore na costa brasileira. Juntos, os projetos no Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul e Piauí, somam 12,1 GW em capacidade instalada.

A petroleira já possuía outros 9 GW em três projetos de eólicas offshore em licenciamento. Em setembro, assinou um acordo com Petrobras e Casa dos Ventos para estudar projetos renováveis, incluindo eólicas offshore.

Além da TotalEnergies, a Fiabe Participações também entrou com um pedido de 2,8 GW em um projeto no Espírito Santo.

Segundo a última atualização do Ibama, são 96 pedidos que somam 234,2 GW, o que representa um aumento de 15 GW em projetos desde a última versão do documento, de setembro de 2023, quando havia 219,2 GW em licenciamento, com o anúncio da Petrobras de entrada no setor.

Naquele momento, a Petrobras entrou com pedido de 23 GW em projetos eólicos offshore. A companhia planeja investir US\$ 5,2 bilhões em eólica e solar até 2028.

Contraste com mercado internacional

O movimento revela um interesse das companhias no segmento no Brasil, apesar da crise que afeta diversos projetos de eólicas offshore pelo mundo, e a falta de regulamentação do setor no Brasil.

A Equinor e a bp anunciaram, no início do ano, cancelamento de um projeto de 1,2 GW, na costa de Nova York.

Entre os motivos para a decisão, as companhias justificaram as condições comerciais impulsionadas pela inflação, taxas de juros e interrupções na cadeia de suprimentos.

Marco legal no Senado

Por aqui, o mercado aguarda o marco legal das eólicas offshore, aprovado na Câmara (PL 11247/2018) no final de novembro, com vários acréscimos em relação ao tema original, e que agora aguarda a decisão do Senado.

O PL trata de uma série de outros assuntos como o preço do gás natural e a recontração de usinas a carvão até 2050, com menor consenso.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 29/01/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

EMPRESÁRIOS DEFINEM PRIORIDADES PARA PROMOVER CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL NO G20

Eles participam do B20, fórum que reúne representantes de empresas do G20, grupo diplomático formado pelas 20 economias mais ricas do mundo

Por Glauce Cavalcanti, Vinicius Neder e Letícia Lopes — Rio



Empresários reunidos no B20, reunião preparatória para o G20, que será realizado em novembro no Rio — Foto: Fabio Rossi/Agência o Globo

Presidentes de grandes companhias brasileiras discutem propostas a serem adotadas pelo B20, fórum dentro do âmbito do G20 e que reúne representantes de empresas das 20 economias mais ricas do mundo. Em linha com o foco em promover crescimento inclusivo e um futuro sustentável, eles defendem melhorias em ferramentas que possam estimular o comércio global, acesso a recursos, avanço tecnológico, expansão de investimentos em infraestrutura, inclusão social e combate à fome.

- Queremos nos antecipar e discutir ao máximo as propostas que vamos apresentar no fim deste ano e que, após discutidas, esperamos que sejam adotadas como políticas recomendadas pelo G20. Uma prioridade traçada pelo presidente Lula é trabalhar no combate à fome e à pobreza - diz Mauricio C. Lyrio, Sherpa do G20 no Brasil. - Teremos já em meados do ano uma reunião para discutir as prioridades levantadas pelas forças-tarefas e também pelo grupo de finanças.

Novas frentes de trabalho no Brasil

São ao todo sete forças-tarefas e um conselho: comércio e investimento; emprego e educação; transição energética e clima; transformação digital; finanças e infraestrutura; integridade e compliance; sistemas alimentares e agricultura, além do Conselho de ação Mulheres, diversidade e inclusão em negócios. Essas duas últimas iniciativas foram criadas por demanda do G20 Brasil.

Francisco G. Neto, CEO da Embraer, coordena o braço voltado para comércio e investimento. À frente de uma multinacional que vende e compra de uma cadeia global, ele aponta iniciativas já feitas como centrais:

- Queremos trabalhar para promover um comércio global justo, aberto e eficiente, avançar na captação de mais investimento e crescimento. Três pontos vão impactar investimentos: agronegócio, redução de emissões de carbono e mudanças climáticas - disse ele, destacando que a Embraer atuou nessa força-tarefa nas últimas três edições do G20.

Desenhar novas políticas de investimento, remodelando o comércio global e melhorando a crise que o sistema de financiamento multilateral enfrenta, também são prioridade, aponta o executivo.

- Há oportunidades no comércio global que está em forte recomposição no pós-pandemia, tendo registrado em 2022 expansão de 20% em valores de mercadorias e de 50% em serviços. China, Europa e Estados Unidos mantiveram sua importância, mas o Sul Global está em expansão e a previsão é crescer com mais força nos próximos anos - destacou.

Para ele, novas tecnologias reforçam a oportunidade para ampliar transações comerciais e construir cadeias de fornecimento e logísticas mais resilientes. Enquanto a transição energética vai colaborar para um aumento do investimento estrangeiro direto em diversos países.

Foco em ações

Coordenador da força-tarefa de Transição energética e clima, o CEO da distribuidora de combustíveis Raízen, Ricardo Mussa, destacou que o último encontro do B20, em 2022, na Índia, reuniu "muitas boas ideias de ação" em relação às mudanças climáticas, mas ainda há "muita dificuldade" em colocá-las em ação numa escala global.

- Estamos lutando contra as mudanças climáticas, e sinto que estamos no momento certo para tomar todas essas iniciativas. Mas não estamos fazendo um bom trabalho até agora. Ano passado foi o mais quente da história. Não conseguimos tratar das questões necessárias. O ambiente suplica por mudanças - afirmou.

Ele também observou a possibilidade de o grupo de trabalho ser uma "vitrine" para que o setor apresente ao mundo iniciativas brasileiras de sucesso, como as de transição energética:

- Em conversas com investidores, é muito difícil fazer com que as pessoas prestem atenção e saibam de todas as iniciativas que o Brasil lidera. Temos uma oportunidade de mostrar o que estamos fazendo de certo e no momento oportuno.

O CEO do frigorífico JBS, Gilberto Tomazoni, ao tratar das prioridades da força-tarefa sobre Agricultura e Sistemas Alimentares Sustentáveis do B20, disse que o sistema global de produção de alimentos é uma das conquistas da humanidade, responde por cerca de 10% do PIB global e por 35% dos empregos. Segundo ele, é preciso de se preparar para prover alimentos para uma população total que deverá chegar a 10 bilhões de pessoas em 2060.



Gilberto Tomazoni, CEO da JBS e coordenador da força-tarefa sobre Agricultura e Sistemas Alimentares Sustentáveis do B20 — Foto: Fabio Rossi/Agência O Globo

Segundo Tomazoni, o objetivo da força-tarefa será propor políticas públicas para transformar o sistema alimentar global, de olho na transição para uma economia de baixo carbono. Para isso, será preciso ampliar a produtividade. O que também ajudará a elevar a produção, necessária para dar conta de combater a fome no mundo.

-- Enfrentar o desafio global da fome exigirá aumento da produtividade e práticas justas de comércio. Nossos esforços deveriam ser aumentar a produtividade e melhorar a vida daqueles que são a espinha dorsal do sistema – completou Tomazoni.

O CEO do JBS deu ênfase ao comércio global. Segundo ele, a liberalização do comércio deveria ser usada como ferramenta para incluir produtores globais em cadeias globais e, dessa forma, incentivá-los a adotarem boas práticas. Na visão de Tomazoni, barreiras comerciais levam a preços mais caros e impedem a inclusão de produtores tradicionais.

A coordenadora da força-tarefa Integridade e Compliance, Cláudia Sender, citou que a adoção de ferramentas de inteligência artificial pode trazer avanços, como aumento da produtividade industrial, mas que é necessário "uso responsável" para evitar um aumento da desigualdade social.

-- Precisamos promover o uso ético e responsável da IA e outras tecnologias, e as pessoas precisam se preparar para usar os benefícios, mas minimizando os riscos de desinformação e aumento da polarização.

Ela ainda destacou a importância de o grupo discutir a crise de saúde mental "que tem um impacto enorme nos negócios". A coordenadora citou dados da Organização Mundial da Saúde que estimam que quadros de ansiedade e depressão geram um prejuízo anual de US\$ 1 trilhão:

-- A Organização Internacional do Trabalho (OIT) cerca de 25% dos trabalhadores já foram vítimas de assédio moral e discriminação. A liderança ética é a chave para termos um ambiente de trabalho justo e seguro. A agenda de compliance não é um esforço jurídico nem um slogan de marketing, mas uma luta por justiça e credibilidade.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/01/2024

GOVERNO FECHA 2023 COM DÉFICIT PRIMÁRIO DE R\$ 230,5 BILHÕES, O PIOR RESULTADO DESDE 2020

Desempenho foi afetado pelo pagamento de precatórios, dívidas judiciais sobre as quais a União não pode mais recorrer. Sem esse fator, rombo ficou em R\$ 138,1 bilhões

Por Alvaro Gribel e Renan Monteiro — Brasília



O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron — Foto: Washington Costa/MF

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva fechou o primeiro ano do seu terceiro mandato com um rombo de R\$ 230,5 bilhões nas contas públicas, o equivalente a 2,12% do PIB. Este é o pior resultado desde 2020, auge da pandemia de Covid-19. E também o segundo pior da série história do Tesouro Nacional, iniciada em 1997. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira.

O gasto foi inflado pelo pagamento dos precatórios atrasados de anos anteriores. Sem contar esse gasto, o resultado foi negativo em R\$ 138,1 bilhões (-1,3% do PIB). Precatórios são despesas decorrentes de decisões judiciais em que o governo não pode mais recorrer. Uma Emenda à Constituição, em 2021, limitou o pagamento dessas despesas. Mas o governo Lula decidiu pagar esse estoque, com aval do Supremo Tribunal Federal (STF).

A meta oficial para 2023 é de um déficit de até R\$ 213 bilhões. O pagamento dos precatórios, porém, ficará fora da apuração da meta fiscal, conforme decisão do STF. O número, sem considerar os precatórios, está dentro da meta. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, contudo, queria entregar um rombo abaixo de R\$ 100 bilhões. Haddad quer zerar o déficit neste ano.

O déficit no ano é resultado de um superávit de R\$ 75,7 bilhões do Tesouro Nacional e do Banco Central e por um déficit de R\$ 306,2 bilhões na Previdência Social (RGPS).

"Em termos reais, no acumulado até dezembro, a receita líquida se reduziu em 2,2% (-R\$ 43,0 bilhões), enquanto a despesa total cresceu 12,5% (+R\$ 239,4 bilhões)", disse o Tesouro.

— Tirando os pontos resultantes do passado (o pagamento dos precatórios), tivemos um bom resultado, de 1,08% do PIB. Esperamos que, nos próximos meses, o movimento de recuperação (da arrecadação) fique mais nítido. Para 2024 estamos com metas arrojadas, que serão perseguidas — diz o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, em coletiva nesta segunda-feira.

A Fazenda também alega que a piora do número no ano também decorre de pagamentos para compensar estados e municípios pelas perdas que tiveram em 2022 com a redução do imposto ICMS aprovado pelo Congresso, com apoio do governo Bolsonaro. Sem esse gasto, o déficit seria de R\$ 117,2 bilhões.



Dado pior que o estimado em novembro

A Fazenda teve que pagar R\$ 22,5 bilhões para compensar estados e municípios, como indenização pelas perdas que eles sofreram no último ano do governo Bolsonaro, com a redução das alíquotas de ICMS. Outros R\$ 4,52 bilhões estão previstos para 2025, totalizando R\$ 27,01 bilhões.

Outra informação divulgada é se não fosse o chamado "empoçamento", recursos previstos no Orçamento e que não foram liberados, o déficit seria pior. Foram R\$ 20 bilhões de recursos previstos no orçamento de 2023 que não foram efetivados no exercício e ficaram "empoçados".

Entenda a compensação aos estados

O Tesouro Nacional foi obrigado a compensar os estados e municípios, após esses recorrerem ao Supremo Tribunal Federal (STF) contra uma medida tomada no governo Bolsonaro, e aprovada no Congresso, para reduzir as alíquotas de ICMS.

As perdas ocorreram pelo teto de 17% na alíquota desse imposto sobre os combustíveis. Como o ICMS é um tributo estadual, os estados alegaram que houve perdas bilionárias de receitas e que tiveram a autonomia invadida pelo Congresso Nacional.

Já no governo Lula, um acordo foi feito entre União e estados, homologado pelo Supremo em junho, prevendo pagamento total de R\$ 27,5 bilhões. A quitação poderia ser feita em até três anos, mas houve redução do prazo após apelo dos estados e, principalmente, dos municípios.

A redução do ICMS para os combustíveis foi uma das prioridades do então presidente Jair Bolsonaro (PL) no ano passado. Havia casos de alíquotas de 34% sobre os setores de combustíveis, energia, telecomunicações e transporte coletivo. Com o limite de 17%, a expectativa era que isso desse um alívio na inflação às vésperas da eleição e puxasse votos.

Segundo o Tesouro Nacional, outros efeitos tiveram impacto negativos sobre o resultado, além da compensação de ICMS:

- Compensação de decisões judiciais, em especial a chamada "tese do século", que retirou o imposto estadual ICMS da base de cálculo do PIS/Cofins;
- A renúncia fiscal com o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse), criado na pandemia;
- E perda de arrecadação em função da queda na inflação no ano.

Recursos PIS/Pasep

Pela metodologia do Banco Central o déficit primário do governo central será maior. Isso porque o BC não considera os cerca de R\$ 26 bilhões, referentes aos "valores abandonados" nas contas do Fundo PIS/Pasep. A metodologia é distinta da adotada pelo Tesouro Nacional.

— O fato de ter a discrepância do registro formal como Banco Central não muda o fato de que esses recursos de fato ingressaram e colaboraram positivamente para a redução da dívida — defendeu Ceron. — Nossa sinalização para o horizonte de médio prazo é de reversão desta tendência que vem acontecendo em mais de uma década, de piora a cada um desses ciclos — disse o secretário.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/01/2024

SETOR PRIVADO É ESSENCIAL PARA O G2, NO MUNDO DA 'REGLOBALIZAÇÃO', DIZ PRESIDENTE DA CÂMARA INTERNACIONAL DE COMÉRCIO

Para ele, as cadeias de suprimentos não estão se dividindo, estão se tornando mais longas. E o crescimento não reflete mais a ordem do pós-Segunda Guerra, e sim o avanço de várias novas regiões.

Por Vinicius Neder — Rio



John Denton, secretário-geral da ICC, a Câmara Internacional de Comércio, na sigla em inglês. — Foto: Divulgação/ICC

O setor privado é essencial para destravar negociações diplomáticas no âmbito do G20, o grupo das 20 maiores economias do mundo, ou da Organização Mundial do Comércio (OMC), diz o australiano John Denton, secretário-geral da Câmara Internacional de Comércio (ICC, na sigla em inglês), entidade global de representação empresarial.

Mas os líderes envolvidos precisam usar seu capital político para que resultados sejam alcançados, diz. Por isso, o executivo vê com bons olhos a postura do Brasil na presidência rotativa do G20, que dura este ano, porque o país procurou dar foco à sua atuação.

Os pontos focais escolhidos pelo Brasil são o combate à fome, o desenvolvimento econômico e a reforma das instituições multilaterais. Denton, que está no Rio para o evento do Negócios 20 (B20, na sigla em inglês), fórum que reúne representantes de empresas dos países integrantes do G20 e do qual é um dos fundadores, discorda da ideia de que a globalização esteja dando a marcha à ré e defende o multilateralismo. A seguir, os principais trechos da entrevista ao GLOBO:

Qual o papel do setor privado das discussões do G20?

O ponto fundamental do G20 é permitir o crescimento econômico, por isso que ele foi criado. Na crise financeira de 2008 e 2009, o G20 foi elevado de um encontro de ministros de finanças a um encontro de líderes. O foco foi preservar o sistema financeiro. Sem isso, haveria um impedimento do crescimento econômico. Se queremos o crescimento econômico, precisamos dos participantes que puxam o crescimento, e o setor privado é o motor do crescimento econômico.

Um dos dos mais bem-sucedidos grupos econômicos do mundo é a Comunidade Ásia-Pacífico (Apac, na sigla em inglês). Um dos principais motores do sucesso deles é o Conselho de Negócios. Os membros desse conselho são indicados pelos líderes de cada economia e eles se encontram direto com os líderes nas reuniões anuais.

Durante o ano, eles trabalham para estabelecer as prioridades do ponto de vista dos negócios para permitir um crescimento econômico maior na região e levam essas prioridades diretamente para os líderes, sem filtros.

O objetivo é não ter apenas o resultado de um grande encontro para estar junto, mas ter o que realmente muda e melhora algo que apoia o crescimento. A região com o crescimento econômico mais rápido no mundo é a da Ásia-Pacífico e lá há um envolvimento do setor privado.

Como esse exemplo se aplica ao G20?

Uma das questões mais importantes no G20 é ter foco. Aliás, uma das razões pelas quais estamos empolgados com a presidência do Brasil no G20 é o foco nas áreas em que o país quer resultados. O Brasil anunciou o foco na erradicação da fome, no desenvolvimento econômico e na reforma das instituições multilaterais. É uma agenda bem focada.

A questão agora é quais são as prioridades específicas dentro de cada uma dessas áreas. Acho que o setor privado terá muitas sugestões sobre essas três áreas. Particularmente, no ponto de combater



a fome e, claro, no desenvolvimento econômico. Se pensarmos bem, o setor privado tem também interesse no funcionamento do multilateralismo.

Esperamos por uma combinação da ambição brasileira com o pragmatismo brasileiro. Isso levará ao sucesso no G20. Está claro que o presidente Lula está preparado para usar capital político real para atingir resultados nessas três áreas, porque é algo importante para ele. Não é algo novo para ele falar sobre combate a fome ou desenvolvimento econômico. Estou interessado em ver como o Brasil, como um líder do Sul global e uma economia inclusiva, está vendo as instituições multilaterais.

Qual sua visão sobre o papel de liderança do Brasil? Problemas internos, como a polarização política, não podem atrapalhar?

Desafios políticos domésticos, dificuldades de crescer a economia e a complexidade do cenário geopolítico não são uma particularidade do Brasil. São questões que confrontam vários líderes em várias economias. Acho que o interesse particular e a autoridade que o Brasil trará, com a emergência do presidente Lula, é que o Brasil é claramente um líder da América Latina. É uma região geopolítica muito importante do mundo. E a vontade do novo governo do Brasil de realmente refletir isso e liderar a região será importante no processo do G20. As economias do G20 são grandes, e o Brasil é uma economia do G20.

O crescimento pode não ser o que vocês gostariam, mas o país vai crescer. O Brasil ainda tem oportunidades demográficas diante de si. E, na medida em que parece querer abrir a economia, haverá mais oportunidades à frente. Não vamos resolver o desafio do clima sem a participação ativa do Brasil. Há várias questões globais que não poderão ser resolvidas sem uma posição ativa do Brasil, particularmente como líder da América Latina e por causa de sua natureza e do tamanho de sua economia, e das ideias que virão do Brasil.

Como líder do G20, o Brasil traz muitos elementos positivos, como juntar a todos e focar nas três áreas que o presidente anunciou. Os resultados também levarão a mais influência global e regional.

A aposta no multilateralismo não é arriscada no atual cenário global?

A questão é se uma erosão da globalização do multilateralismo e quais as consequências disso. Acho que há um desafio ao funcionamento efetivo do multilateralismo, e voltarei a isso. Mas a questão da globalização é interessante. Não creio que estejamos num processo de desglobalização. Estamos num processo de reglobalização. A pergunta é como isso será.

Os estados nações têm uma série de interesses mútuos em vários assuntos que só podem ser encarados numa base multilateral. Por exemplo, o correio continua sendo entregue, de país a país. Por quê? Porque tem um acordo internacional multilateral que permite que isso aconteça e ninguém está falando em acabar com isso porque há um interesse mútuo em permitir que pacotes sejam entregues.

Aviões ainda voam através de fronteiras e por diferentes espaços aéreos. Por quê? Porque há acordos e instituições multilaterais que permitem isso. O mundo globalizado ainda funciona. Uma das questões é que, à medida que vamos nesse processo de reglobalização, o crescimento econômico não reflete mais a ordem do pós-Segunda Guerra, o crescimento econômico agora reflete várias novas regiões.

Também não tínhamos uma economia digital. Na verdade, não tínhamos uma economia digital realmente funcionando quando a Organização Mundial do Comércio (OMC) foi criada. Então, agora temos que contar com isso também. A economia digital agora é fundamental para o crescimento econômico funcionar. Um dos desafios da reglobalização é garantir que não haja interrupções nisso.

A reglobalização contribui para a erosão do multilateralismo?



Tendo dito isso, também aprendemos que é melhor resolver disputas por meio de normas estabelecidas e sistemas. Sem isso, ficamos com uma abordagem baseada no poder e isso é complicado, é um dos riscos que vemos com a erosão do sistema multilateral. Ainda precisamos operar localmente, mas os desafios de fazer isso estão ficando mais difíceis.

Vou dar um exemplo clássico: nas cadeias de suprimento, estão falando sobre friendshoring (transferir as cadeias globais de fornecedores para países amigáveis diplomaticamente), reshoring (para dentro do próprio país onde há a demanda), mas o que realmente vemos nos números é diferente disso.

As cadeias de suprimentos não estão se dividindo, estão se tornando mais longas. E isso está ocorrendo porque o setor privado está respondendo de uma forma a garantir que a origem, por exemplo, de bens chineses não seja realmente a China, mas estão fazendo transbordo para outros lugares e daí por diante.

É um jeito de realmente manter a cadeia de suprimentos, porque uma coisa são os políticos falarem sobre reshoring, nearshoring ou friendshoring, mas mudar a cadeia de suprimentos é realmente muito mais difícil quando se está fazendo um pedido. Os relacionamentos que precisam ser criados para criar uma cadeia de valor não incluem só o produtor do bem, mas todo um ecossistema que sustenta isso. É preciso recriar isso. E isso foi feito assim porque era economicamente eficiente fazer assim.

Mudar isso é bastante difícil. Há algum avanço, acreditamos que, no futuro, à medida que as pessoas pensam em resiliência, no contexto da gestão de riscos, haverá a criação de oportunidades alternativas. É por isso que o México tem sido visto como um local quente de oportunidades de investimentos. Potencialmente, o Brasil também será, dependendo de como e de que jeito as cadeias de suprimentos poderiam ser reorientadas.

Por outro lado, vimos o governo do Japão colocar US\$ 200 milhões para encorajar as companhias japonesas a transferir cadeias de fornecedores da China para o Japão, mas isso não aconteceu, porque não era do interesse das empresas. Então, o processo de globalização continuará. A narrativa da desglobalização é falsa. A narrativa real é o que é a reglobalização e como podemos reglobalizar trazendo uma reglobalização inclusiva, que reflita a economia global do século XXI.

Quais as principais tendências dessa reglobalização?

A tendência real será tentar encontrar inovações para desenvolver instituições efetivamente multilaterais no século XXI, que possam realmente ajudar a guiar o desenvolvimento, políticas públicas e regulações. A tendência que vemos é que as instituições multilaterais, para manter ou encontrar sua relevância, estão procurando por novas formas de inovação no desenvolvimento dessas instituições, não apenas para engajar todas as regiões, mas todos os stakeholders (atores envolvidos em determinada atividade).

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/01/2024*

MERCADANTE DIZ QUE BNDES É PEQUENO DEMAIS PARA AFETAR DECISÃO DO BC PARA JUROS: 'EM ECONOMIA, O RABO NÃO ABANA O CACHORRO'

Presidente do BNDES participa de abertura do B20, na sede da Firjan, no Rio
Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro

O presidente do BNDES, Aloízio Mercadante, refutou a possibilidade de que juros mais baixos do BNDES possam afetar a política monetária -- por essa crítica, feita por parte dos economistas, quando uma instituição pública oferece crédito a taxas abaixo das de mercado, essa parte dos empréstimos não reage à alta dos juros básicos; assim, para conter a oferta de crédito global, o Banco Central (BC) seria obrigado a elevar a taxa básica ainda mais.

---- Qual é o peso do BNDES para o volume de crédito do país? 1,3%. Em economia, o rabo não abana o cachorro. Nós não temos tamanho para interferir na potência da política monetária -- afirmou Mercadante, ressaltando que espera que o BC reduza a taxa básica Selic em mais 0,5 ponto percentual na reunião da próxima quarta-feira.



Aloizio Mercadante na abertura da agenda do B20 — Foto: Fabio Rossi / Agência O Globo

A fala aconteceu ao tratar de temas geopolíticos na abertura do Negócios 20 (B20, na sigla em inglês). O B20 é um fórum que reúne representantes de empresas do G20, grupo diplomático formado pelos 20 países mais ricos do mundo. Com o Brasil na presidência rotativa do G20, o Rio sedia a abertura do B20, na sede da Firjan.

Paes sobre presidência do Brasil no G20: 'Não podemos perder essa oportunidade geopolítica'
Também participando da abertura do B20, o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban, reforçou a defesa do programa lançado semana passada pelo governo federal. E rebateu as críticas de que essas políticas seriam antigas e ultrapassadas.

-- O mundo inteiro está usando ferramentas do passado. Vamos fazer isso. Não tem nenhuma economia forte na histórica recente forte sem indústria -- afirmou Alban.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/01/2024

ALCKMIN E MERCADANTE DEFENDEM NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL

Vice-presidente e presidente do BNDES participam de abertura do B20, na sede da Firjan
Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Brasil abre agendas do G20 em 2020, com participação do vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin, e o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes — Foto: Fabio Rossi/Agência O Globo

O vice-presidente Geraldo Alckmin e o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, saíram nesta segunda-feira em defesa da nova política industrial lançada semana passada pelo governo federal, em Brasília, ao tratar de temas geopolíticos na abertura do Negócios 20 (B20, na sigla em inglês). O B20 é um fórum que reúne representantes de empresas do G20, grupo diplomático formado pelos 20 países mais ricos do mundo. Com o Brasil na presidência rotativa do G20, o Rio sedia a abertura do B20, na sede da Firjan.

Em seu discurso, Alckmin enfatizou que o BNDES é "importante na agenda de competitividade e de crédito", mas procurou desfazer a impressão de que o programa anunciado semana passada trará mais gastos com subsídios para a indústria. O vice-presidente, que é também ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, destacou que haverá juros subsidiados numa parcela pequena de linhas de financiamento. A TR, taxa que reajusta a poupança, abaixo das de mercado, por exemplo, irá apenas para inovação tecnológica.

-- O que queremos é indústria inovadora, sustentável, com descarbonização e exportação. A exportação dá um upgrade, muda o patamar das empresas em competitividade -- disse Alckmin.

Mercadante tocou no tema no discurso e em entrevista a jornalistas, após o evento inicial. O presidente do BNDES enfatizou que o cenário geopolítico atual tem impulsionado políticas industriais e protecionistas nos países ricos e industrializados, o que impõe aos países do chamado "Sul global" fazer o mesmo.



Brasil abre agendas do G20 em 2020, com participação do vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin — Foto: Fabio Rossi/Agência O Globo

Segundo Mercadante, o Brasil fará isso com poucos subsídios, comparado com os países desenvolvidos – 48% das políticas industriais no mundo atualmente estariam sendo aplicadas pelos EUA, União Europeia e China, citou o executivo.

-- Somos compelidos a ter política de estado de proteção comercial, mas não temos a mesma capacidade de fazer subsídios ou crédito subsidiado (que os países ricos têm) -- disse Mercadante.

Para reforçar a ideia, após a abertura, o presidente do BNDES contou que teve reunião com uma multinacional que pretende construir plantas para fabricar "fertilizantes verdes", ao mesmo tempo, no Brasil e nos EUA, e os executivos da empresa relataram a quantidade de subsídios oferecidos pelo governo americano.

Mercadante também rebateu, em entrevista, as críticas ao programa de apoio à indústria anunciado semana passada. Frisou que 65% do pacote de R\$ 300 bilhões, até 2026, terão juros de mercado e ressaltou que outros setores, como a agropecuária, têm mais subsídio do que a indústria -- Mercadante lembrou que os recursos do Plano Safra, de R\$ 360 bilhões apenas neste ano, são subsidiados, valores superiores ao do programa para a indústria. E ressaltou que boa parte dos recursos já haviam sido anunciados e estão previstos no Orçamento.

'Em economia o rabo não abana o cachorro'

O presidente do BNDES também refutou a possibilidade de que juros mais baixos do BNDES possam afetar a política monetária -- por essa crítica, feita por parte dos economistas, quando uma instituição pública oferece crédito a taxas abaixo das de mercado, essa parte dos empréstimos não reage à alta dos juros básicos; assim, para conter a oferta de crédito global, o Banco Central (BC) seria obrigado a elevar a taxa básica ainda mais.

-- Qual é o peso do BNDES para o volume de crédito do país? 1,3%. Em economia, o rabo não abana o cachorro. Nós não temos tamanho para interferir na potência da política monetária -- afirmou Mercadante, ressaltando que espera que o BC reduza a taxa básica Selic em mais 0,5 ponto percentual na reunião da próxima quarta-feira.

Também participando da abertura do B20, o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban, reforçou a defesa do programa lançado semana passada pelo governo federal. E rebateu as críticas de que essas políticas seriam antigas e ultrapassadas.

-- O mundo inteiro está usando ferramentas do passado. Vamos fazer isso. Não tem nenhuma economia forte na histórica recente forte sem indústria -- afirmou Alban.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/01/2024

'NÃO PODEMOS PERDER ESSA OPORTUNIDADE GEOPOLÍTICA', DIZ PAES SOBRE PRESIDÊNCIA DO BRASIL NO G20

Rio vai sediar eventos do grupo em 2024. Prefeitura mapeou cerca de 40, entre reuniões diplomáticas e encontros paralelos, de entidades empresariais e científicas

Por Vinicius Neder e Glauce Cavalcanti — Rio



Eduardo Paes na abertura da agenda do G20 — Foto: Fabio Rossi / Agência O Globo

O prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, destacou nesta segunda-feira a importância de ter a cidade como sede do G20, e afirmou que o Brasil não pode perder a oportunidade geopolítica que se abre ao país. O Brasil assumiu a presidência do G20, o grupo das 20 maiores economias do mundo, mandato que vai exercer durante este ano. Com isso, um extenso calendário de eventos está programado para a capital fluminense, estimulando o turismo.

- O Brasil teve, há cerca de uma década, as oportunidades mais importantes de sua História, quando conseguimos trazer a Copa do Mundo e os Jogos 2016. Por motivos que conhecemos, perdemos essa oportunidade. Quando o Brasil parecia que ia, nós não fomos. Retrocedemos, voltamos atrás - disse Paes, que participou nesta manhã da abertura da reunião do B20, o fórum que reúne representantes de empresas das nações que integram o G20.

Paes frisou que ao longo dos últimos dez anos viveu uma crise, com volta da pobreza, da fome, “de tudo que não queríamos”.

- O apelo é que não podemos perder essa oportunidade geopolítica mais uma vez dada ao Brasil. Todos os atores de todas as áreas, sem exceção, vão estar com seus olhos voltados para o Brasil no ano de 2024. E, mais uma vez, não podemos perder essa oportunidade – frisou o prefeito.

Cerca de 40 eventos diplomáticos ou paralelos associados ao G20 no Brasil estão na agenda da Prefeitura, antes da reunião de cúpula, prevista para novembro.



Reunião inicial com negociadores, representantes dos ministérios de finanças e bancos centrais do G20 ocorreu em Brasília, em dezembro — Foto: Divulgação/Ricardo Stuckert/PR

Além do fluxo de visitantes – as delegações incluem diplomatas, negociadores, autoridades de segundo escalão, seguranças – que ocupam hotéis, gastam em restaurantes e também buscam algum lazer, eventos do tipo têm a visibilidade internacional como legado, mas especialistas e empresários do turismo alertam para a necessidade de uma política permanente de

promoção.

O Rio tem tradição em receber grandes eventos internacionais. Foi sede da final da Copa do Mundo de 2014 e recebeu os Jogos Olímpicos de 2016, como lembrou Paes. Encontros diplomáticos – como a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, a Rio-92, e a Rio+20, em 2012 – têm ênfase no aumento da visibilidade.

No caso do G20, as reuniões preparatórias ao longo do ano têm o efeito de elevar a demanda das atividades turísticas por vários meses. Antes da cúpula de chefes de estado – que deverá reunir os

principais líderes do mundo, como o presidente dos EUA, Joe Biden, e o presidente da China, Xi Jinping – marcada para 18 e 19 de novembro, os encontros terão autoridades de alto escalão, representantes de empresas e organizações da sociedade civil.



Edição de 2023 do G20 foi na Índia — Foto: AFP

Segundo Lucas Padilha, presidente do Comitê Rio G20, vinculado à Prefeitura, apenas as discussões entre representantes de governos, das chancelarias e ministérios de finanças, somam com reuniões preparatórias. Desse total, 23 serão no Rio – os demais, principalmente as reuniões iniciais, até abril, envolvendo diplomatas e negociadores, serão em Brasília.

– Este ano terá um dos maiores números de eleições da história – afirmou Padilha, citando o pleito presidencial nos EUA, as eleições em Taiwan e a escolha de membros para o Parlamento Europeu. – Muitas dessas eleições serão em países do G20 e afetarão a diplomacia. Isso vai trazer um olhar grande para os eventos no Rio, que vira um palco da diplomacia.

Para além das discussões entre os governos, o G20 mobiliza também outros tipos de reuniões, como as dos chamados “grupos de engajamento”, disse Padilha. Esses grupos são estabelecidos em parceria ou incentivados pelos governos, mas reúnem também representantes da sociedade civil, como empresas e instituições de pesquisa e ensino.

- Janeiro: Encontro do Negócios 20 (B20, na sigla em inglês), fórum que reúne representantes de empresas dos 20 países mais ricos do mundo. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) é representante do B20 no Brasil e organiza o evento, marcado para o próximo dia 29.
- Fevereiro: Após o carnaval, nos dias 22 e 23, haverá o encontro político mais importante antes da cúpula de novembro – a primeira reunião de chanceleres, que será na Marina da Glória.
- Abril: Em paralelo ao Rio Web Summit, evento de empreendedorismo e tecnologia que terá sua segunda edição este ano, ocorrerá o Startup 20, grupo criado ano passado para debater tecnologia, inovação e novos negócios.
- Junho: A Academia Brasileira de Ciências (ABC) organizará o encontro do Ciência 20 (S20), grupo responsável pelas propostas de política científica do G20.
- Julho: O Ministério da Fazenda organiza o encontro de ministros de finanças e presidentes de bancos centrais (BCs), para debater os rumos da economia global. No mesmo mês, o Ministério das Relações Exteriores promoverá a reunião da Aliança Global Contra a Fome e a Pobreza.
- Outubro: Haverá o encontro do Mulheres 20 (W20), grupo de engajamento do G20 que discute equidade de gênero, e a reunião do T20, que reúne os principais think tanks do mundo.
- Novembro: No mesmo mês da cúpula de chefes de estado, haverá uma reunião do grupo de engajamento Sociedade Civil 20 (C20), que reúne organizações da sociedade civil, e do Urban 20 (U20), que congrega prefeituras das principais cidades dos países do G20 – as prefeituras do Rio e de São Paulo dividirão a presidência do U20.

Depois do evento do B20, realizado hoje na sede da Firjan, haverá o primeiro evento com representantes de governo, a reunião de chanceleres, que será na Marina da Glória, e deverá reunir o secretário de Estado dos EUA, Antony Blinken, e o ministro das Relações Exteriores da Rússia,

Sergey Lavrov, que tem representado o presidente Vladimir Putin nos fóruns internacionais desde o início da invasão russa na Ucrânia.

Veja abaixo os principais eventos ao longo do ano:

Preparação e visão de longo prazo

Segundo a consultora Gabriela Otto, presidente da HSMAI Brasil, associação global de executivos de marketing em turismo, e professora da ESPM, eventos como os encontros do G20 têm “inúmeros benefícios”, mas é preciso “muita preparação, visão de longo prazo, estudo de estratégias anteriores em diversos destinos e, claro, investimentos assertivos”.



Marina da Glória vai receber chanceleres do G20 — Foto: Reprodução

Na Índia, que exerceu a presidência do G20 no ano passado, antes de passar o posto para o Brasil, houve um aumento de 40% na procura por viagens para Nova Delhi, após a passagem dos encontros diplomáticos por lá, informou Gabriela. Para a especialista, isso foi resultado

de um trabalho adicional, não apenas do fato isolado de que a cidade foi sede da maior parte dos encontros:

– O setor do turismo foi considerado um motor chave para o crescimento econômico inclusivo no país, envolvendo as populações locais e a sustentabilidade ambiental. Foi o ano do “Visite a Índia”, um projeto consistente do Ministério do Turismo local – disse Gabriela, ressaltando que houve investimentos em infraestrutura, embelezamento da cidade e políticas de desenvolvimento do turismo local. – Sob o ponto de vista turístico, o pós G20 transformou Delhi em uma cidade ainda mais atrativa para os viajantes mundiais.

Trabalho que faltou após Jogos Olímpicos de 2016

Segundo Gabriela e Alfredo Lopes, presidente da HotéisRIO, entidade que representa o setor hoteleiro carioca, esse trabalho permanente e posterior faltou após os Jogos Olímpicos de 2016, em que pese o fato de que o turismo também foi afetado pelos anos de crise política, recessão econômica e pandemia que se seguiram ao evento esportivo.

O fluxo de turistas no verão seguinte aos Jogos Olímpicos, em 2017, “bombou”, lembrou Lopes, mas não se sustentou nos anos seguintes. Para o representante do empresariado, as políticas de promoção do destino turístico devem ser feitas antes, durante e depois de eventos, incluindo os diplomáticos, como os encontros e reuniões do G20:

– O evento sozinho não sustenta a demanda maior. No ano que vem já tem uma outra sede dos encontros do G20 e esqueceram do Rio.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/01/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

JUSTIÇA DE HONG KONG DETERMINA A FALÊNCIA DA EVERGRANDE, SÍMBOLO DA CRISE IMOBILIÁRIA NA CHINA

Não está claro, no entanto, se ordem será cumprida na China continental ou se valerá apenas para os ativos do grupo em Hong Kong

Por Redação

EFE, XANGAI - Um tribunal de Hong Kong determinou nesta segunda-feira, 29, a liquidação da endividada gigante imobiliária chinesa Evergrande em favor de seus credores estrangeiros. Essa decisão deve abrir um longo e incerto processo, já que não se sabe se será reconhecida na China continental, onde se encontra a maior parte dos ativos da companhia. Os débitos da Evergrande chegam a US\$ 330 bilhões.

“Esse processo já dura um ano e meio e a empresa ainda não apresentou uma proposta concreta de reestruturação (da dívida). Acho que é hora de o tribunal dizer basta”, disse a juíza do caso, Linda Chan, que chegou a conceder à Evergrande sete adiamentos para negociar um acordo com seus credores.

A imprensa internacional noticiou que a última rodada de negociações do Evergrande com seus principais credores havia terminado sem acordo. Como resultado, os credores haviam decidido apoiar o pedido de liquidação apresentado em meados de 2022 por um investidor local por falta de pagamento de uma dívida de cerca de US\$ 110 milhões. No ano passado, a Evergrande afirmou, citando uma análise da Deloitte, que a taxa de recuperação para os investidores no caso de uma liquidação seria de cerca de 3,4%.

Minutos após a divulgação da notícia da liquidação, as ações da Evergrande - que ainda pode recorrer da decisão - caíram quase 21%, arrastando para baixo as ações de suas subsidiárias de veículos elétricos (-18,2%) e de administração de propriedades (-2,5%).



Justiça de Hong Kong decretou a liquidação da chinesa Evergrande Foto: Greg Baker/AFP

Um processo complexo e demorado

Em uma audiência separada, horas depois, o tribunal de Hong Kong nomeou a consultoria norte-americana Alvarez & Marsal como administradora judicial da Evergrande, atendendo assim à preferência de um grupo de credores.

Embora o CEO da Evergrande, Shawn Siu, tenha dito que a empresa “cooperaria” com os liquidantes e “se comunicaria ativamente” com eles, ele também disse que “tomaria todas as medidas legais e promoveria a operação normal dos negócios do grupo”.

Em uma entrevista com o 21st Century Business Herald, Siu disse que a ordem afeta apenas o braço do grupo listado em Hong Kong, de modo que “a administração e as operações” do conglomerado “permanecem intactas”, já que o sistema judicial de Hong Kong é separado do da China sob o status de semi-autonomia da antiga colônia britânica.

A China reconhecerá a decisão?

O jornal Standard, de Hong Kong, vai nessa mesma linha, afirmando que, “embora a ordem possa ter um efeito operacional limitado, seus efeitos psicológicos podem acelerar a crise do mercado imobiliário”, e lembra que pelo menos três outras incorporadoras chinesas já passaram por processos semelhantes em Hong Kong desde 2021.

Nas últimas semanas, vários especialistas já haviam levantado dúvidas sobre se uma ordem de liquidação seria reconhecida na China continental, uma vez que tais procedimentos são explicitamente excluídos do reconhecimento mútuo de sentenças judiciais entre a China e Hong Kong, e Cantão - a sede da Evergrande - não é uma das três cidades incluídas em um programa piloto que reconhece os processos de liquidação iniciados em Hong Kong.

“Os liquidantes terão um poder de execução muito limitado sobre os ativos se não obtiverem esse reconhecimento”, observa Lance Jiang, sócio da Ashurst LLP, conforme citado no jornal local South China Morning Post.

A Evergrande, com passivos de cerca de US\$ 330 bilhões, entrou em default há mais de dois anos, depois de sofrer uma crise de liquidez por conta das restrições impostas por Pequim ao financiamento de incorporadoras altamente alavancadas, após o que sofreu intervenção das autoridades chinesas.

O grupo, que se tornou a principal face visível da crise imobiliária na China, mergulhou em uma nova crise no ano passado, depois que seu fundador e presidente, Xu Jiayin, foi colocado em uma espécie de prisão domiciliar por “suspeita de atividades ilegais”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/01/2024

OPINIÃO|‘GOLEADA’ SOFRIDA POR LULA DESDE O COMEÇO DO ANO PODE VIRAR ‘SURRA’ HISTÓRICA NAS PRÓXIMAS SEMANAS

Com a retomada das atividades do Congresso, ‘chocolate’ imposto ao presidente no primeiro mês de 2024 pode se tornar ainda mais dolorido

Por José Fucs

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva começou 2024 levando uma goleada, como se diz no jargão do futebol. Embora a narrativa oficial procure transformar qualquer derrota em vitória acachapante, o que se observa até agora, no primeiro mês do ano, é que o placar, pelas minhas contas, já está 6 x 0 para os adversários de Lula. E, do jeito que a coisa vai, o resultado pode se transformar numa “surra” histórica nas próximas semanas, com a retomada das atividades do Congresso, no dia 5.



O “chocolate” levado por Lula no começo do ano teve “gol” de tudo o que é jeito Foto: Reuters / Adriano Machado

Os “gols” sofridos pelo presidente desde a virada do ano resultaram de “jogadas” que se desenrolaram tanto no Brasil quanto no exterior e colocaram em xeque o mito cultivado pelo PT e por seus aliados de que, com sua “lábria” e “capacidade de articulação”, Lula é imbatível e acaba levando sempre a melhor.

É certo que ele ainda pode contar com a ajuda do VAR, no caso do STF (Supremo Tribunal Federal), para anular os gols tomados até agora – ou pelo menos alguns deles – e acabar vencendo o jogo. Mas, no que depender da performance dentro das quatro linhas, foi um começo de ano para Lula esquecer – ou, se não for esperar demais, para ele tirar lições que possam ser úteis nos três anos que restam de seu mandato, evitando novas adversidades embaraçosas.

Mantega na Vale

O “chocolate” levado por Lula teve gol de tudo que é jeito. Teve a decisão da Corte Internacional de Justiça, ligada à ONU, de não considerar como “genocídio” a reação de Israel em Gaza nem determinar um cessar-fogo imediato no conflito, como pedia a África do Sul em processo apoiado pelo governo brasileiro.

Houve também os reveses sofrido pelo presidente na tentativa de colocar o ex-ministro da Fazenda Guido Mantega no comando da Vale, com o objetivo de “aparelhar” a mineradora, privatizada em 1997, e na incorporação de Furnas – que atua na geração, transmissão e comercialização de energia elétrica – pela Eletrobras, cuja privatização, realizada em 2022, está sendo questionada pelo governo no STF, sob a alegação de que a operação limitou o poder de decisão da União, que detém 42,6% das ações da empresa.

Além disso, Lula viu o bordão “o Brasil voltou” ser colocado na berlinda no Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça, com a divulgação de uma pesquisa feita com 4.700 CEOs de cerca de



cem países pela PwC, uma das principais empresas internacionais de consultoria. Pela primeira vez na década, o Brasil ficou fora da lista dos dez países preferidos pelo grupo para realização de investimentos na produção.

A “goleada” incluiu ainda a péssima repercussão da retomada dos investimentos na Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco, e da nova política industrial lançada pelo governo, anunciadas com pompa por Lula, em linha com as políticas defendidas pelo PT.

No caso de Abreu e Lima, um exemplo emblemático da aplicação inadequada de recursos públicos e de corrupção nos governos petistas, a reação negativa levou o ministro-chefe da Secretaria de Comunicação da Presidência, Paulo Pimenta, a acusar o golpe, ao dizer que a “grande mídia corporativa” age em “sincronia e articulação”, para sabotar a “tentativa soberana do Brasil de retomar o controle de sua política energética, em especial na área de petróleo e gás”.

‘Neoliberalismo anacrônico’

Já no caso da nova política industrial, que repete a estratégia protecionista que deu errado nas gestões anteriores do PT, centrada na concessão de subsídios e na exigência de conteúdo local dos beneficiados por financiamentos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), quem “passou recibo” foi o presidente da instituição, Aloizio Mercadante, ao afirmar que as críticas são fruto de um “neoliberalismo anacrônico”, um dos “xingamentos” preferidos pelos petistas para tentar desacreditar os adversários.

Para completar a “goleada”, a solenidade convocada por Lula, para marcar o aniversário de um ano dos atos de 8 de janeiro, que deveria ser um momento de catarse coletiva “em defesa da democracia”, acabou revelando as fissuras existentes em torno da narrativa de que eles representaram uma “tentativa de golpe” de Estado, propagada pelo presidente, pelo PT e por seus aliados históricos e ocasionais.

Não apenas pelas ausências do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, e de 15 governadores de Estado na cerimônia, entre eles os mandatários dos três maiores colégios eleitorais do País – Tarcísio Gomes de Freitas, de São Paulo, Romeu Zema, de Minas Gerais, e Cláudio Castro, do Rio de Janeiro. Mas também porque a narrativa da “tentativa de golpe” passou a ser contestada por vozes da esquerda, como o ex-deputado federal, ex-presidente da Câmara e ex-ministro da Defesa Aldo Rebelo e o ex-deputado federal e ex-ministro das Comunicações de Lula (2003-2004) Miro Teixeira.

Até integrantes do atual governo, como o ministro da Defesa, José Múcio Monteiro, questionaram a versão predominante, ao afirmar em entrevista ao Estadão que “havia pessoas que desejavam o golpe” entre os manifestantes, mas o que acabou acontecendo foi um ato de vandalismo.

Nas próximas semanas, com a retomada das atividades do Congresso, a goleada pode aumentar, com a derrubada dos vetos de Lula à destinação de R\$ 5,6 bilhões do Orçamento de 2024 a emendas parlamentares e ao dispositivo que proíbe o governo de cortar recursos arrecadados pelo Ministério do Esporte com apostas esportivas, além da eventual devolução da Medida Provisória que passou por cima do Congresso, ao ignorar a derrubada do veto presidencial à prorrogação da desoneração da folha de pagamento das empresas de alguns setores da economia.

De quebra, o governo ainda pode levar mais um “gol” se a proposta articulada pelo presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, para transferir a fiscalização da instituição do CMN (Conselho Monetário Nacional) para o Congresso, se concretizar e for aprovada pelo Legislativo.

Dependendo de como tudo isso evoluir, o “chocolate” sofrido pelo presidente neste início de ano deve se tornar ainda mais dolorido, por mais que o governo tente mostrar que, apesar de tudo, ele é que saiu ganhando.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/01/2024



GOVERNO FECHA 1º ANO DA GESTÃO LULA COM ROMBO DE R\$ 230,5 BI NAS CONTAS, O 2º MAIOR DA HISTÓRIA

Déficit primário no ano passado foi de 2,1% do PIB; meta para este ano é de zerar o rombo, mas analistas não acreditam que governo vá conseguir esse objetivo

Por Fernanda Trisotto e Amanda Pupo

BRASÍLIA - O governo fechou o ano passado, o primeiro da gestão Lula, com o segundo maior rombo nas contas públicas já registrado na série histórica iniciada em 1997. Segundo os dados divulgados nesta segunda-feira, 29, pelo Tesouro Nacional, o déficit primário (resultado das receitas menos as despesas, sem levar em conta o pagamento dos juros da dívida pública) ficou em R\$ 230,5 bilhões, o equivalente a 2,1% do PIB.

No ano anterior, essa conta havia ficado positiva – um superávit de R\$ 54,1 bilhões, um resultado considerado “fora da curva”. O pior resultado da série histórica foi registrado em 2020, primeiro ano da pandemia da covid-19, quando o déficit primário foi de R\$ 939,5 bilhões (em números corrigidos pela inflação).

A explicação para o tamanho do rombo do ano passado é a antecipação do pagamento de precatórios (dívidas judiciais do governo nas quais não cabe mais recurso) de R\$ 92,3 bilhões, além da compensação a Estados e municípios em razão das perdas na arrecadação com ICMS, segundo o secretário do Tesouro, Rogério Ceron. Segundo ele, sem isso, o déficit teria ficado em R\$ 138,1 bilhões, ou 1,27% do PIB.

A meta fiscal ajustada para 2023 admitia um rombo de até R\$ 213,6 bilhões nas contas do Governo Central (Tesouro, Previdência Social e Banco Central). No último Relatório Bimestral de Avaliação de Receitas e Despesas, publicado em novembro, o Ministério do Planejamento e Orçamento estimou um resultado deficitário de R\$ 177,4 bilhões nas contas, equivalentes a 1,9% do PIB.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, havia prometido um déficit de 1% do PIB em 2023, mas a equipe econômica já admitia que poderia ficar em torno de 1,3%. Com o pagamento dos precatórios, foi impossível chegar a esse número. O pagamento das dívidas judiciais da União foi feito por meio da abertura de crédito extraordinário com autorização do Supremo Tribunal Federal (STF) – ou seja, apesar de contabilizado nas contas do governo, não configura descumprimento da meta fiscal.

O pagamento dos precatórios estava represado devido à “PEC do Calote”, que “pedalou” o pagamento desses débitos da União, durante a gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro, até 2026. A PEC foi proposta em 2021 para enfrentar o que o então ministro da Economia, Paulo Guedes, chamou de “meteoro”, que ia colidir contra as contas públicas: uma fatura de R\$ 89 bilhões que teria de ser honrada em 2022, durante o período eleitoral, com Bolsonaro buscando a reeleição.

Em dezembro do ano passado, porém, o governo Lula editou uma Medida Provisória que abriu um crédito extraordinário – fora do limite de despesas – de R\$ 93,1 bilhões para quitar esse estoque de precatórios represados.

Desafio

Com ou sem precatórios, os números mostram o tamanho do desafio do governo para este ano, quando a meta a ser perseguida é de zerar o déficit, de acordo com as regras previstas no novo arcabouço fiscal, que substituiu a regra do teto de gastos. No mercado financeiro, é praticamente unanimidade que o governo não conseguirá cumprir o objetivo de zerar o déficit, e que a meta terá de ser reformulada em algum momento para acomodar um rombo que, para muitos, é inevitável.



Segundo Ceron, há indicações de recuperação fiscal a caminho Foto: Wilton Junior/Estadão

O equilíbrio orçamentário é importante para a redução da dívida pública, o que acaba tendo impacto na inflação, nos juros e na atração de investimentos. Mas, tirando o superávit extraordinário registrado em 2022, o País convive com déficits nas contas desde 2013.

A XP Investimentos, por exemplo, segue projetando novo déficit primário para o Governo Central em 2024, de 0,6% do PIB. Para o economista da corretora Tiago

Sbardelotto, as medidas recém-aprovadas pelo governo, de aumento de receita, deverão trazer efeitos positivos para a arrecadação, mas não o suficiente para o atingimento da meta de déficit zero neste ano.

“Algumas receitas incluídas no orçamento permanecem altamente incertas, como os R\$ 34,5 bilhões das concessões ferroviárias e os R\$ 35 bilhões da mudança nos subsídios do ICMS”, disse Sbardelotto, em nota. Ele ainda acrescenta que a provável extensão do programa de desoneração da folha de pagamento pode impor um viés de baixa nas receitas previdenciárias esperadas pelo governo. “Além disso, ainda vemos pressão proveniente de gastos relacionados à previdência e assistência social, o que poderia exigir algum bloqueio nas despesas discricionárias (mas não deve aumentar o gasto total).”

O economista-chefe do Banco BMG, Flavio Serrano, também projeta um novo déficit primário para o Governo Central em 2024, de pouco menos de 1% do PIB. Segundo ele, em um cenário otimista, com efeito da elevação de receitas pretendido pelo governo, o saldo negativo diminuiria para cerca de 0,6% do PIB. Mesmo assim, ainda ficaria acima da margem de tolerância admitida no arcabouço fiscal, que é um déficit de 0,25% para uma meta zero.

Em entrevista recente para o Estadão, o economista-chefe do Itaú Unibanco, Mário Mesquita, disse que, em março, o governo “vai ter de escolher entre alterar a meta (de resultado primário), fazer contingenciamento (do orçamento), ou uma combinação dos dois”. Para ele, será aceitável um rombo nas contas de até 1% neste ano, porque isso significaria uma queda acentuada em relação ao visto no ano passado, indicando um esforço na questão fiscal. “Se passar de 1%, vai gerar preocupação, de 1,5% mais ainda, 2%, então, nem se fala, dado que no ano passado já foi acima disso”, disse.

‘Bons sinais’

Na avaliação de Rogério Ceron, no entanto, embora o resultado do ano tenha sido o segundo pior da série histórica, o número já indica o início de um processo de recuperação fiscal. “Nossa sinalização para o horizonte de médio prazo é de reversão desta tendência que vem acontecendo em mais de uma década, de piora a cada um desses ciclos”, disse o secretário, reforçando que o governo trabalha para se aproximar de resultados mais próximos do equilíbrio orçamentário. “Esperamos que a partir de 2024 o movimento de recuperação fiscal fique mais nítido.”

Ele citou que, de janeiro de 2019 a dezembro de 2022 (mandato de Jair Bolsonaro), o resultado primário anualizado registrou uma média de déficit de R\$ 263,2 bilhões. “Fechamos com um resultado que já é melhor que a média dos últimos anos”, disse.

Apesar da descrença do mercado, Rogério Ceron diz que o governo vê “bons sinais” para o cumprimento da meta fiscal em 2024, em linha com o planejado pela Fazenda, que prevê zerar o déficit. Na avaliação do secretário, a regra do arcabouço que limita o crescimento das despesas é a essência do novo marco fiscal e irá garantir que “ano a ano” o Executivo melhore seu resultado. “Tem meta mais arrojada justamente para acelerar a recuperação”, afirmou.

O secretário disse ainda que os dados preliminares da arrecadação de janeiro mostraram uma “performance” de entrada de receitas maior do que a inicialmente esperada pela pasta. Ceron pontuou que houve “muito avanço” na correção de distorções fiscais, com a ajuda do Congresso Nacional. “Agradecemos o empenho do Congresso e Judiciário, que estão nos apoiando numa agenda de Estado, de recuperação econômica”, disse.

Questionado sobre o objetivo traçado para 2024, após economistas e o Tribunal de Contas da União (TCU) apontarem risco de superestimação da projeção de receitas, Ceron pontuou que a partir de fevereiro o governo terá dados mais atualizados para avaliar a performance estimada para o ano. “Mas os dados parciais de janeiro mostram uma performance até maior do que o esperado”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/01/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

AGENDA DE POLÍTICA: LULA ANUNCIA OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Lewandowski toma posse no Ministério da Justiça; Legislativo ainda está em recesso
Por Fabio Murakawa, Marcelo Ribeiro e Isadora Peron, Valor — Brasília



Canal de navegação entre Santos e Guarujá, no litoral paulista — Foto: Divulgação/Autoridade Portuária Porto de Santos

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem entre os primeiros compromissos públicos a assinatura de contratos de concessões de rodovias no Paraná, na terça-feira (30). No dia seguinte, o presidente participará de um evento de concessão de cartas credenciais a embaixadores, também na capital

federal.

Na sexta-feira (2), Lula irá a Santos, no litoral paulista, para anunciar obras do túnel Santos-Guarujá. No mesmo dia, o presidente segue para São Bernardo do Campo, na Grande São Paulo. Na cidade em que começou sua trajetória política, Lula visitará a fábrica da Volkswagen e deve anunciar investimentos.

Antes, na quinta-feira (1º), o presidente participa da cerimônia de posse de Ricardo Lewandowski como ministro da Justiça e Segurança Pública. Ele assumirá o cargo então ocupado por Flávio Dino, futuro ministro do Supremo Tribunal Federal (STF).

Câmara e Senado ainda estão em recesso, mas líderes partidários da Câmara devem se reunir para debater assuntos como o possível veto a emendas de comissão, além de projetar o ano legislativo e discutir a medida provisória (MP) da reoneração da folha de pagamentos.

O Judiciário retoma as atividades nessa semana. Na quinta-feira (1º de fevereiro), sessões no Supremo Tribunal Federal e no Tribunal Superior Eleitoral marcam a início do ano Judiciário.

Abaixo, os principais eventos previstos Palácio do Planalto

- Terça-feira (30): Lula assina contratos referentes a concessões de rodovias no Paraná, em cerimônia em Brasília;



- Quarta-feira (31): Presidente participa de um evento de concessão de cartas credenciais a embaixadores, em Brasília;
- Quinta-feira (1º de fevereiro): Lula participa da posse do novo ministro da Justiça e Segurança Pública, Ricardo Lewandowski;
- Quinta-feira (1º): Presidente também é aguardado na abertura do ano no Judiciário;
- Sexta-feira (2): Lula vai a Santos (SP) para anúncio das obras do Túnel Santos-Guarujá; depois vai a São Bernardo do Campo (SP) para uma visita à fábrica da Volkswagen e anúncio de investimentos.

Judiciário

- Segunda-feira (29): Presidente do STF, Luís Roberto Barroso estará na Costa Rica para participar de evento de abertura do Ano Judicial Interamericano, e da posse do novo Diretório da Corte Interamericana de Direitos Humanos;
- Quinta-feira (1º de fevereiro): Abertura do ano no Judiciário, em sessão no Supremo Tribunal Federal (STF), às 14h, e no Tribunal Superior Eleitoral (TSE), às 19h.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 29/01/2024

ANÁLISE: DEPOIS DE RECUO DO GOVERNO, SUCESSÃO NA VALE DEVE SE ESTENDER POR FEVEREIRO

O conselho de administração da Vale deve se reunir de forma extraordinária na próxima sexta-feira (2) para discutir a sucessão do presidente da companhia

Por Francisco Góes, Kariny Leal e Fabio Murakawa, Valor — Rio e Brasília

Depois do recuo do governo em tentar colocar o ex-ministro Guido Mantega na Vale, a expectativa se volta agora para os próximos passos no complexo processo sucessório para CEO da mineradora. As negociações, apurou o Valor, vão se estender pelo mês de fevereiro.

O conselho de administração da Vale deve se reunir de forma extraordinária na próxima sexta-feira (2) para discutir a sucessão do presidente da companhia.

Antes, na quarta-feira (31), está marcada a reunião ordinária do colegiado da mineradora, cuja pauta está fechada há mais tempo, é extensa e não deve abordar a questão sucessória.

O recuo político do governo no caso Mantega significou vitória para parte dos acionistas da empresa e para gestores e investidores, que enxergam nos movimentos do Planalto uma clara interferência na mineradora, que foi privatizada há 27 anos, em 1997, e cuja governança foi sendo aprimorada, sobretudo depois das tragédias de Mariana (MG), em 2015, e Brumadinho (MG), em 2019.

“Nessa guerra se ganhou uma batalha”, avalia um interlocutor. Mas ainda há um longo caminho até a definição da liderança da Vale. O processo sucessório segue aberto e indefinido.

A “guerra” em questão começou quando o Planalto sinalizou, ainda em 2023, que gostaria de colocar Mantega na companhia. Seria uma escolha pessoal do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que tem colocado aliados em cargos-chave na volta ao poder (vide Aloizio Mercadante, no BNDES, e Marcio Pochmann, no IBGE).

No início de 2024, o tema Mantega na Vale chegou a esfriar, mas voltou com força nas últimas duas semanas à medida em que se aproximava o prazo final para definir o próximo presidente da empresa.

Na semana passada, o Planalto lançou mão de todo seu arsenal, que envolveu, inclusive, o próprio presidente Lula que, embora não tenha abordado o tema sucessório diretamente, fez postagem criticando a Vale no dia em que a tragédia de Brumadinho completou cinco anos, na quinta-feira (25).



A presidente do PT, Gleisi Hoffmann, também entrou no jogo, ao defender Mantega para o conselho da mineradora em postagem na rede X (antigo Twitter).

Também no circuito, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, ligou para acionistas da Vale para pressionar pela indicação de Mantega, conforme antecipou o colunista Lauro Jardim, de “O Globo”. Na sexta-feira (26), contudo, Silveira deu entrevista, em Brasília, para dizer que desconhecia qualquer movimento nesse sentido e voltou a criticar a gestão da Vale.

O Valor apurou que Silveira conversou com o presidente do conselho de administração da Vale, Daniel Stieler, e indicou que o governo está disposto a receber conselheiros do grupo para discutir os rumos da empresa. Fontes afirmam que Stieler teria conversado com Lula sobre a Vale na semana passada. O executivo não comenta o assunto.

No mesmo dia em que Lula desistiu de emplacar Mantega, o Ministério dos Transportes enviou notificação à Vale cobrando R\$ 20 bilhões em concessões que foram renovadas de forma antecipada no fim do governo Jair Bolsonaro.

Em entrevista ao Valor, o ministro Renan Filho negou haver qualquer relação entre os dois episódios. A notificação feita à Vale, segundo o ministro, segue entendimento do Tribunal de Contas da União (TCU) em um acordo já firmado pelo governo Lula com a Rumo. A ferrovia pertence a Rubens Ometto, sócio minoritário da Vale.

No entendimento do tribunal, a empresa descontou do valor da outorga, de maneira incorreta, os ativos não amortizados em uma ferrovia ao renovar antecipadamente a concessão. A Vale adotou procedimento semelhante ao renovar a concessão da Estrada de Ferro de Carajás por mais 30 anos, abatendo R\$ 19,4 bilhões em ativos para pagar R\$ 640 milhões de uma outorga de R\$ 20 bilhões. No entendimento do ministro, esse abatimento deveria ser feito ao longo dos 30 anos e, da maneira como ocorreu, configura “duplo benefício”.

Procurada para falar sobre a concessão, a Vale confirmou ter recebido a notificação e informou que irá analisar o documento. “A empresa continua cumprindo com as obrigações decorrentes da renovação antecipada das ferrovias Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás em 2020, tendo entregado 100% do compromisso cruzado da Fiol e adquirido os equipamentos necessários para expansão da oferta de trem de passageiros. As obras de mobilidade urbana, que irão beneficiar 33 municípios a partir de investimentos previstos de R\$ 2,8 bilhões, e a obra da Fico (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste), com desembolsos de R\$ 10,7 bilhões, seguem em implantação.”

A mineradora, contudo, não comenta sobre a sucessão.

Um ponto em aberto para o novo presidente da Vale é se o governo teria buscado uma contrapartida após o recuo sobre Mantega. O governo retiraria o nome do ex-ministro, mas não haveria a recondução do atual CEO, Eduardo Bartolomeo. Essa versão não é confirmada por fontes próximas à empresa, mas é possível que o arranjo seja colocado na mesa em algum momento.

O nome de Luís Henrique Guimarães, membro do conselho da Vale, tem sido defendido por parte dos acionistas. Guimarães, da Cosan, é executivo de confiança de Rubens Ometto, que se tornou acionista da Vale e tem apoio de parte dos investidores da mineradora, apurou o Valor. Um executivo de mercado também não está descartado.

Na semana passada, o comitê de pessoas, ligado ao conselho da Vale, se reuniu para seguir com a avaliação da gestão de Bartolomeo. O relatório do comitê ainda deve ser apresentado ao colegiado. Mas a palavra final será mesmo do board, formado por 13 integrantes, sendo 12 eleitos em assembleia e um pelos empregados da mineradora.

O conselho da Vale, que tem mandato até abril de 2025, parece estar dividido quanto à recondução de Bartolomeo, segundo relatos de pessoas próximas da discussão. A avaliação geral seria positiva

em relação à gestão do executivo, que centrou o trabalho na recuperação da empresa depois de Brumadinho, a maior crise na história de mais de 80 anos da Vale.

Críticos dizem, porém, que também são apontados pontos “fracos” da gestão. Um deles seria a baixa interlocução com o governo, que é o “dono” das riquezas minerais exploradas pela Vale e também quem dá as licenças para operação de minas, ferrovias, portos. A Vale é, antes de tudo, uma empresa de logística integrada.

No conselho da Vale, a Previ, o fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil, aliada do governo, tem duas cadeiras. A Bradespar, holding de participação do Bradesco, e a japonesa Mitsui têm um assento cada uma. Há ainda oito conselheiros considerados independentes, além do representante dos empregados.

É desse colegiado que sairá a palavra final sobre o CEO, o que ainda pode demorar além do que se previa inicialmente. Colaborou Mônica Scaramuzzo Recepção da sede da Vale, no Rio de Janeiro — Foto: Agência Vale

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/01/2024

AGRICULTORES DA FRANÇA BLOQUEIAM ACESSOS A PARIS EM PROTESTO CONTRA REGULACÕES DA UE

Expectativa é que pelo menos mil tratores sejam mobilizados para interditar as sete principais vias que levam à Paris
Por Valor — São Paulo



Macron diz que fará esforço na UE por mais políticas pró-agricultura durante a cúpula de líderes do bloco — Foto: Francois Walschaerts/AP

Sindicatos de agricultores da França bloquearam, nesta segunda-feira (29), as estradas ao redor de Paris em protesto contra as regulações ambientais da União Europeia (UE), que, segundo o setor, ameaçam a competitividade da agricultura francesa e colocam em risco o estilo de vida no interior do país.

Atos semelhantes também acontecem na Bélgica e na Alemanha, onde cerca de 100 tratores estão impedindo a passagem em rotas estratégicas que levam até zona portuária da cidade de Hamburgo.

As manifestações começaram após propostas do governo não terem agradado ao setor. Em resposta às pressões, o governo do presidente Emmanuel Macron anunciou que irá pressionar a UE para aliviar as regulamentações ambientais sobre terras agrícolas.

Os manifestantes exigem menores custos de produção, a manutenção de subsídios ao diesel agrícola, ajuda financeira aos agricultores orgânicos e uma regulação menos dura para a proteção ambiental.

A expectativa é que pelo menos mil tratores sejam mobilizados para interditar as sete principais vias que levam à Paris. Segundo as autoridades francesas, 15.000 policiais foram mobilizados para impedir a entrada dos tratores na capital e em outras grandes cidades.

A convocação do “cerco” ao redor da capital acontece mesmo com a promessa de apoio aos agricultores pelo primeiro-ministro, Gabriel Attal.

Na semana passada, Attal anunciou que o país iria abandonar os planos de reduzir gradualmente os subsídios estatais ao diesel. Também anunciou outras medidas para diminuir as pressões financeiras

e administrativas para os agricultores, mas os manifestantes disseram que isso não era suficiente e prometeram intensificar os protestos.

“Nosso objetivo não é aborrecer ou arruinar a vida dos franceses, mas pressionar o governo para garantir que encontremos soluções para acabar com a crise”, disse o presidente da Federação Nacional dos Sindicatos de Agricultores da França (FNSEA), Arnaud Rousseau, à rádio francesa “RTL”. Segundo ele, quando as ações acontecem “longe de Paris” a população não recebe a “mensagem”.

Macron disse que fará um esforço na UE por mais políticas pró-agricultura durante a cúpula de líderes do bloco nessa semana, em uma tentativa de abordar as queixas dos agricultores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/01/2024

PETROBRAS ATINGE META DE PRODUÇÃO EM 2023, COM ALTA DE 3,7%

Segundo a companhia, os indicadores de produção superaram o planejamento do PE23-27 e seguiram em linha com as projeções de produção revisadas em novembro, dentro da faixa em torno de 2%

Por Valor — São Paulo



FPSO Anna Nery, Bacia de Campos, Petrobras — Foto: Divulgação/Petrobras

A Petrobras atingiu a produção total de petróleo e gás natural de 2,78 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d) em 2023, alta de 3,7% ante o registrado no ano anterior. A produção comercial de óleo e gás natural ficou em 2,44 milhões de boe/d e a produção de petróleo, em 2,24 milhões de barris por dia.

Segundo a companhia, os indicadores de produção superaram o planejamento do PE23-27 e seguiram em linha com as projeções de produção revisadas em novembro, dentro da faixa em torno de 2%.

No ano, a Petrobras atingiu recorde anual de produção total própria de óleo e gás natural no pré-sal, com 2,17 milhões de barris de óleo equivalente por dia, superando o recorde anterior de 1,97 milhão de boe/d, em 2022, e representando 78% da produção total da petrolífera.

Outro destaque, a companhia também atingiu o recorde de produção total operada de óleo e gás natural com 3,87 milhões de boe/d, superando o recorde anterior de 3,64 milhões de boe/d, de 2022.

Em 2023, a petrolífera registrou a entrada em operação de quatro novas plataformas. Em maio, entraram o FPSO Anna Nery, primeira unidade do projeto de revitalização de Marlim e Voador, e o FPSO Almirante Barroso, quinta unidade do campo de Búzios.

Em agosto, também foi registrada a entrada do FPSO Anita Garibaldi, segunda unidade do projeto de revitalização de Marlim e Voador, e, em dezembro, do FPSO Sepetiba, segundo sistema definitivo de produção do campo de Mero.

Ao longo do ano de 2023, foram alcançadas as capacidades máximas de produção de óleo das plataformas P-71, no campo de Itapu, do FPSO Guanabara, no campo de Mero e do FPSO Almirante Barroso, no campo de Búzios. Este último, ocorrido em outubro, menos de cinco meses após o primeiro óleo, um recorde no pré-sal.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

BC ALERTA SOBRE AUMENTO DE GOLPES NO SISTEMA DE VALORES A RECEBER

Instituição detecta pico de denúncias de fraude desde fim de dezembro
Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília

A promessa de reaver um dinheiro esquecido há vários anos acaba em prejuízo para cada vez mais brasileiros. O Banco Central (BC) alerta sobre o aumento de tentativas de golpe no Sistema de Valores a Receber (SVR) desde o fim do ano passado.

Segundo o chefe do Departamento de Atendimento de Institucional do BC, Carlos Eduardo Gomes, a tecnologia dos golpistas varia, mas o procedimento não varia muito. Criminosos simulam consultas em falsos sites e aplicativos fora do ambiente da autoridade monetária. A falsa consulta resulta em valores altos, entre R\$ 1 mil e R\$ 3 mil, a receber.

Em seguida, os fraudadores orientam o usuário a clicar em um link falso e a pagar entre R\$ 45 e R\$ 90 para liberarem o suposto valor esquecido. Após o pagamento, os criminosos nunca mais entram em contato, e a vítima perde o dinheiro. “Uma transferência de menos de R\$ 100 não é muito, mas pode provocar prejuízos consideráveis para quem ganha pouco”, diz Gomes.

O Banco Central não forneceu estatísticas. Apenas informou que o volume de denúncias nos canais de atendimento do BC – Sistema Fale Conosco e telefone 145 – aumentou consideravelmente nas últimas semanas, com um pico entre a última semana de dezembro e a segunda semana de janeiro.

“Às vezes, os golpes são mais ou menos frequentes, dependendo da época, mas temos percebido um crescimento de fraudes desde o fim do ano passado no Sistema de Valores a Receber”, constata o chefe de departamento do BC.

Modernização

As tecnologias estão evoluindo, ressalta Gomes. O envio de falsos e-mails ainda existe, mas os criminosos também usam falsas mensagens de WhatsApp com supostas consultas “facilitadas” de valores a receber.

Nos últimos meses, no entanto, o BC tem registrado o uso de vídeos feitos com inteligência artificial com falsos depoimentos de celebridades ou de autoridades públicas. Os vídeos recomendam links ou aplicativos não ligados ao Banco Central com consultas fraudadas.

No fim de novembro, o BC lançou um alerta contra falsos aplicativos de valores a receber.

Engenharia social

Apesar do esclarecimento, Gomes ressalta que os sistemas de segurança da autoridade monetária e dos bancos não são violados. “O que acontece é que os criminosos direcionam as pessoas para sites ou ambientes falsos, a maioria do Leste Europeu. O valor a receber está preservado no sistema financeiro”, explica.

Segundo Gomes, quase todos os casos de fraude utilizam técnicas de engenharia social em que a própria vítima fornece dados aos criminosos. “Quantas vezes deixamos documentos à mostra ou entregamos cartões bancários sem ver o que o atendente faz com ele? Nós somos os primeiros guardiões das nossas informações. Se elas caem em mãos erradas, é só questão de tempo para levar golpe”, adverte.

No caso dos valores a receber, Gomes esclarece que a consulta é feita exclusivamente na página do Banco Central na internet e que o sistema tem duas camadas de segurança. Caso a consulta digitando o Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) constate a existência de recursos esquecidos no sistema financeiro, as demais informações, como valor, origem e instituição em que o dinheiro está, só podem ser acessadas com conta nível prata ou ouro no Portal Gov.br.

Orientações

Embora nem sempre seja possível reaver o dinheiro, o Banco Central orienta o consumidor a procurar o banco ou a operadora do cartão de crédito para denunciar o golpe e pedir o estorno do valor. Isso se a transferência não tiver sido feita por Pix, em que as transações são instantâneas, e a recuperação do dinheiro, praticamente impossível.

No caso de aplicativos falsos, o BC também recomenda o registro de uma reclamação contra a empresa desenvolvedora da ferramenta no Procon local. Caso o golpe tenha se concretizado, a autoridade monetária orienta a vítima a ir a uma delegacia. “Em algumas situações, orientamos a pessoa a registrar boletim de ocorrência. A polícia precisa da informação para pegar os fraudadores”, destaca Gomes.

Conforme as estatísticas mais recentes do BC, os brasileiros ainda não tinham sacado R\$ 7,51 bilhões do Sistema de Valores a Receber até o fim de novembro. “O golpista age em cima do alto valor não retirado. Ele não sabe se a pessoa tem dinheiro, mas vende uma informação falsa. Diante da possibilidade de receber um dinheiro que não espera, o correntista paga a terceiros”, explica Gomes.

“Na verdade, este é o golpe mais velho do mundo, apresentado de uma forma nova. Quem não se lembra do golpe do bilhete premiado? O criminoso alegava que não conseguia sacar um suposto prêmio de loteria e vendia o bilhete a uma pessoa que levava algum tempo para descobrir que, na verdade, tinha perdido dinheiro”, resume o funcionário do BC.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 29/01/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CANAL DE SUEZ VÊ QUEDA DE 42% NAS TRAVESSIAS EM MEIO A ATAQUES HOUTHIS

Da Redação NAVEGAÇÃO 29/01/2024 - 07:06



O trânsito semanal de navios através do Canal de Suez caiu 42% nos últimos dois meses, como consequência dos ataques dos rebeldes Houthi a navios que atravessavam o Mar Vermelho.

A informação consta de um relatório da Unctad divulgado na sexta-feira (26) sobre os principais operadores na indústria marítima que suspenderam ou retiraram os trânsitos de Suez. Pelo canal, no Egito, passam cerca de

12% do tráfego marítimo mundial e muitas companhias de navegação desviaram os seus navios para o Cabo da Boa Esperança, no extremo sul de África, para fugir aos ataques.

“Os recentes ataques ao transporte marítimo do Mar Vermelho, juntamente com os desafios geopolíticos e climáticos existentes, deram origem a uma crise complexa que afeta as principais rotas comerciais globais”, relatou a Unctad. A entidade da ONU se referiu à crise hidrológica no Canal do Panamá e às guerras de Israel contra o Hamas e Rússia-Ucrânia.

A entidade sublinhou o papel crítico desempenhado pelo transporte marítimo no comércio internacional, que é responsável por mais de 80% do movimento global de mercadorias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/01/2024

ESTALEIROS CHINESES E COREANOS ESGOTAM SLOTS PARA NOVAS CONSTRUÇÕES DE VLCC ATÉ 2027

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29/01/2024 - 06:52



Segundo fonte da indústria naval consultados pela Splash, estaleiros da China e da Coreia do Sul têm suas carteiras abarrotadas com construções de VLCC até 2027. Uma rara exceção seriam alguns slots no Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding e no Dalian Shipbuilding Industry Co.

A procura de por novas construções de navios-tanque e de GPL acelerou nos últimos meses, segundo relatório da corretora britânica Gibson. Segundo ela, há 15 VLCCs em estágio de carta de intenções na China e na Coreia — e 10 unidades firmes

encomendadas.

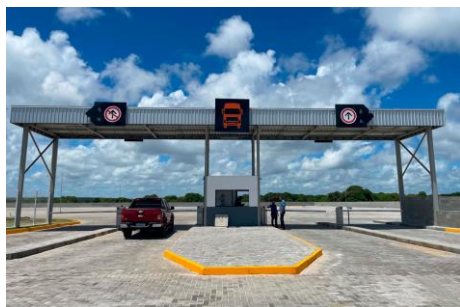
O relatório afirma que 30% da frota de VLCCs têm 15 anos, com mais 25% atingindo essa idade até 2027.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/01/2024

PORTO E AEROPORTO DE JOÃO PESSOA (PB) RECEBEM MELHORIAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/01/2024 - 06:41



O Porto de Cabedelo inaugurou na sexta-feira (26) obras de melhorias. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, fez uma visita às obras de requalificação do porto e inaugurou o Truck Center, um pátio de regulação de caminhões com capacidade dinâmica para 700 caminhões e estática para 175 veículos.

O Truck Center é uma demanda antiga dos usuários do Porto de Cabedelo, bem como de toda a comunidade portuária e está sendo executado pelo consórcio PB Truck Center, composto pelas empresas Marajó Logística, Campinense Transportes e RL Construções.

“Essa é, sem dúvidas, uma obra de grande importância para o Porto de Cabedelo. Ela vai melhorar a gestão do fluxo de caminhões no porto, reduzir o impacto ambiental causado pelo estacionamento irregular de caminhões nas vias do entorno e contribuir para a melhoria da qualidade de vida da população de Cabedelo”, afirmou o diretor-presidente da Docas-PB, Ricardo Barbosa.

A obra representa um investimento de R\$ 16 milhões. Tem 90 mil m² de área, sendo 44 mil m² de pátio e ainda 19 mil m² de área construída.

Em 2023, o porto da capital paraibana recebeu mais de R\$ 200 milhões em investimentos que vão desde a requalificação de toda a área primária, reforma dos armazéns, melhorias para trabalhadores e dragagem, em vias de homologação.

Entre as obras, estão a drenagem, pavimentação, construção de pátio de contêineres, reforma do auditório e o Porto Cidade, programa que busca promover a saúde e o bem-estar da população de Cabedelo por meio de consultas médicas e exames laboratoriais.

Na solenidade de inauguração do Truck Center, o ministro Silvio Costa Filho anunciou investimento de R\$ 20 milhões na obra de requalificação do dique, que vai contribuir para a redução da taxa de assoreamento do canal de acesso ao porto, possibilitando melhor aproveitamento dos investimentos em dragagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/01/2024

PPSA ABRE LICITAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO DE CONSULTORIA DE REFINO

Da Redação OFFSHORE 29/01/2024 - 06:22



A Pré-Sal Petróleo (PPSA) realizará nesta terça-feira (30), às 10h, uma licitação na modalidade de pregão eletrônico para a contratação de empresa especializada na prestação de serviços de consultoria de refino. O objetivo da contratação é atender a deliberação do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que estabeleceu que a PPSA deveria realizar estudos com avaliação técnica e econômica de mecanismos para priorizar o abastecimento nacional de combustíveis derivados de petróleo.

Conforme o edital publicado, a empresa contratada deverá elaborar, em até 120 dias, três produtos: um relatório sobre mecanismos de agregação do valor do petróleo da União, por meio de contratos de serviço de refino e beneficiamento no Brasil, ou contratos de longo prazo de compra e venda do petróleo da União, com o objetivo de favorecer a ampliação da cadeia nacional de refino e petroquímica; um segundo relatório sobre a viabilidade técnica-econômico dos mecanismos propostos; e um workshop para apresentação dos relatórios técnicos finais.

O pregão será realizado no Portal de Compras do Governo Federal. Poderão participar do processo as empresas que atenderam a todas as exigências do edital e que estiverem credenciadas no Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores (Sicaf).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/01/2024

MAERSK BATIZA 'ANE MAERSK', PRIMEIRO NAVIO DE GRANDE CAPACIDADE MOVIDO A METANOL

Da Redação NAVEGAÇÃO 29/01/2024 - 06:19



O primeiro grande navio porta-contêineres movido a metanol do mundo foi batizado de "Ane Mærsk", em cerimônia no estaleiro da HD Hyundai Heavy Industries, em Ulsan, na Coreia do Sul. O navio foi nomeado em homenagem à Ane Mærsk Mc-Kinney Uggle, presidente da A.P. Moller Foundation e da A.P. Moller Holding. A neta mais velha de Ane foi a madrinha e batizou o navio.

"Ane Mærsk" é o primeiro dos 18 navios de grande capacidade movidos a metanol encomendados pela Maersk e o segundo contêiner a usar o combustível do mundo. Os navios da nova série têm design inovador, o primeiro do setor com a ponte e as acomodações posicionadas na parte dianteira do navio, o que garante operações eficientes em termos de combustível.

As unidades serão entregues entre 2024 e 2025. No início de fevereiro, o novo navio da Maersk entrará em serviço em linha que conecta a Ásia e a Europa.

"Essa série de navios terá impacto transformador no desejo de progredir em nossas ambições climáticas, reforçando nossas iniciativas pioneiras do setor. É prova visual e operacional do nosso compromisso com um setor mais sustentável. Com o "Ane Mærsk" e seus navios irmãos, estamos



expandindo nossa oferta para o crescente número de empresas que buscam reduzir as emissões de suas cadeias de suprimentos", afirmou Vincent Clerc, CEO da A.P. Moller-Maersk.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/01/2024

MPOR CONTABILIZA 146 PROJETOS DO FMM EM ANDAMENTO POR 9 ESTADOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/01/2024 - 23:07



Arquivo/Divulgação

Balço do ministério registrou R\$ 4,9 bilhões priorizados pelo CDFMM, com cerca de R\$ 1 bilhão contratados e quase R\$ 500 milhões liberados

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) contabiliza 146 projetos de obras do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em andamento, com 14% de avanço físico. De acordo com o balanço, existem 62 obras priorizadas, 63 aguardando eficácia e 21 em construção. Os valores priorizados pelo Conselho Diretor do FMM totalizam R\$ 4,9 bilhões para diferentes finalidades em 9 estados. O levantamento parcial, com dados atualizados em janeiro, registrou R\$ 1,04 bilhão em valores contratados e R\$ 497,3 milhões em valores liberados. Ao todo, constam 20 contratos celebrados.

240126-fmm-obras-andamento-fonte-mpor.jpgO apoio marítimo reúne 9 contratos celebrados, 30 obras e 30% de avanço físico. O segmento soma R\$ 173,7 milhões liberados de um total de R\$ 643,2 milhões priorizados — R\$ 417,4 milhões estão contratados para esta rubrica. Das 30 obras citadas, 17 estão no Rio de Janeiro e 9 em São Paulo.

Dos 146 projetos listados, 61 estão localizados em São Paulo, 25 no Rio de Janeiro, 24 no Amazonas, 17 em Santa Catarina e 10 no Pará. Ceará e Pernambuco têm 3 projetos cada, enquanto Maranhão tem outros 2 e Bahia 1 projeto. O montante priorizado, de R\$ 4,9 bilhões, está concentrado principalmente em Santa Catarina (R\$ 2,4 bilhões), seguido por Rio de Janeiro (R\$ 713 milhões), São Paulo (R\$ 485,5 milhões), Pará (R\$ 471,8 milhões), Pernambuco (R\$ 393,3 milhões) e Amazonas (R\$ 226,9 milhões).

O estado de Santa Catarina, um dos principais polos navais do país, tem em andamento 10 projetos de modernização (R\$ 71 milhões), 4 de docagem/reparo (R\$ 17 milhões), um de construção (R\$ 231,5 milhões) e um relacionado à modernização/ampliação de estaleiro (R\$ 76,4 milhões), além de um terminal portuário (R\$ 1,99 bilhão).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2024



MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 29/01/2024