

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 019/2024  
Data: 05/02/2024



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
CAI QUARTO DIRETOR DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS EM MENOS DE UM ANO.....	4
ESPECIALISTAS DIZEM QUE CHEGADA DA IA NO PORTO DE SANTOS NÃO TRAZ RISCO A TRABALHADORES.....	4
TERCEIRA PISTA DA IMIGRANTES PARA LIGAR SÃO PAULO AO LITORAL TERÁ DOIS ANOS DE ESTUDO .....	5
<b>MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>7</b>
DESCARBONIZAÇÃO: BRASIL PODE ATRAIR US\$ 7 TRILHÕES EM H2V, A MAIOR PARTE NO NE .....	7
PEC ENERGIA FORMALIZA INTERESSE NO HUB DE H2V DO CEARÁ .....	10
NO PORTO DE SUAPE, REGÁS VAI INVESTIR R\$ 80 MILHÕES EM 2024.....	12
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>13</b>
UNIÃO DE ESFORÇOS POR UM NOVO TEMPO DE ESPLENDOR DO PORTO DE SANTOS .....	13
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>14</b>
EDITORIAL – NOVOS ACESSOS AO PORTO DE SANTOS, UM CASO DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Congonhas</i> .....	15
<i>Guarulhos 1</i> .....	15
<i>Guarulhos 2</i> .....	15
<i>Indenização e processo 1</i> .....	15
<i>Indenização e processo 2</i> .....	16
<i>Indenização e processo 3</i> .....	16
NACIONAL - VOLKSWAGEN ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 9 BI NO BRASIL ATÉ 2028 .....	16
HIDROVIAS - ESTUDO DA ANTAQ INDICA AUMENTO DE QUASE 1000 KM DE VIAS NAVEGÁVEIS .....	17
FERROVIAS - VLI PODERÁ NEGOCIAR ACESSO A TRECHOS FERROVIÁRIOS DE OUTRAS CONCESSIONÁRIAS.....	18
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI ESTUDA PARCERIA COM O JAPÃO VOLTADA À EXPORTAÇÃO DE ALIMENTOS.....	19
REGIÃO SUDESTE - “OUTRAS ALTERNATIVAS DE LIGAÇÃO PLANALTO-BAIXADA SERÃO NECESSÁRIAS”, DIZ TARCÍSIO ...	19
REGIÃO SUL - ANTAQ APROVA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DE TERMINAL EM ITAJAÍ.....	21
REGIÃO NORDESTE - APÓS VOLTAR A MOVIMENTAR ALUMÍNIO, PORTO DO ITAQUI REALIZA SEGUNDA OPERAÇÃO .....	22
REGIÃO NORDESTE - AUDIÊNCIA PÚBLICA VAI DISCUTIR VIABILIDADE DE CABOTAGEM NO PORTO DE NATAL .....	22
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - EM BUSCA DE UMA INFRAESTRUTURA RESILIENTE .....	23
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>24</b>
PORTO CATARINENSE INVESTE R\$ 1 BILHÃO PARA RECEBER OS MAIORES NAVIOS DO MUNDO, DE ATÉ 400 METROS .....	24
ETIÓPIA PROIBIRÁ IMPORTAÇÃO DE CARROS A GASOLINA PARA FOCAR SÓ EM ELÉTRICOS .....	26
AGRONEGÓCIO BRASILEIRO GANHA ACESSO A 87 NOVOS MERCADOS .....	27
GOVERNO DE SP ANUNCIA TÚNEL IMERSO SANTOS-GUARUJÁ EM PARCERIA COM GOVERNO FEDERAL .....	28
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>29</b>
LIRA ENVIA RECADOS AO GOVERNO LULA E DIZ QUE ORÇAMENTO 'PERTENCE A TODOS', NÃO SÓ AO EXECUTIVO.....	29
'O REMESSA CONFORME ESTÁ FUNCIONANDO BEM. A QUESTÃO DO CONTRABANDO ACABOU', DIZ HADDAD .....	31
INVESTIMENTO ESTRANGEIRO NO BRASIL TEM QUEDA DE US\$ 12,6 BILHÕES NO PRIMEIRO ANO DO GOVERNO LULA .....	32
INÉRCIA DE GONET ABRIU CAMINHO PARA SUSPENSÃO DA MULTA DA ODEBRECHT, AVALIAM PROCURADORES .....	33
TCU COBRA EXPLICAÇÕES DA PETROBRAS POR CONTRATO DE QUASE R\$ 500 MILHÕES .....	35
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>36</b>
CRIME E VIOLÊNCIA ELEVADOS AFASTAM INVESTIDORES E FAZEM BRASIL DEIXAR DE CRESCER 0,6 PONTO DO PIB .....	36
GOVERNO BUSCA AVAL DO CONGRESSO PARA RECOMPOR POLÍTICAS PÚBLICAS E PODE CEDER EM VALOR DE EMENDAS .....	38
LULA SANCIONA ORÇAMENTO COM R\$ 4,9 BI PARA FUNDO ELEITORAL E CORTA R\$ 5,6 BI DE EMENDAS DE COMISSÃO .....	40
LIRA: REGULAMENTAÇÃO DA TRIBUTÁRIA, REFORMA ADMINISTRATIVA E PAUTA VERDE SERÃO PRIORIDADES EM 2024.....	41
LULA CITA DÉFICIT ZERO EM MENSAGEM AO CONGRESSO E PEDE EMENDAS AO PAC, CONTRARIANDO PARLAMENTARES.....	42
BNDES LIBERA R\$ 500 MILHÕES PARA PROJETOS DE CARROS HÍBRIDOS DA VOLKSWAGEN.....	43
BRASIL FECHA 2023 COM DÉFICIT DE US\$ 28,26 BILHÕES NAS CONTAS EXTERNAS .....	44
OPINIÃO - QUEDA NO INVESTIMENTO ESTRANGEIRO EM 2023 CONTRADIZ NARRATIVA DO GOVERNO DE QUE ‘O BRASIL VOLTOU’ .....	45
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>46</b>
FT: EMPRESA DE MINERAÇÃO APOIADA POR BILL GATES DESCOBRE VASTO DEPÓSITO DE COBRE EM ZÂMBIA .....	46
LEI QUE CRIA MINISTÉRIO DO EMPREENDEDORISMO É SANCIONADA .....	48
PILOTOS E COMISSÁRIOS PEDEM ESTABILIDADE DE EMPREGO AO GOVERNO EM PACOTE DE SOCORRO A AÉREAS .....	49



GUARULHOS É O PIOR AEROPORTO SOB CONCESSÃO NO PAÍS .....	50
DEPOIS DE SP, LULA VISITA RIO E BH, DOIS REDUTOS BOLSONARISTAS .....	51
FUNDO DE R\$ 6 BILHÕES PARA AÉREAS E VOA BRASIL VIRÃO APÓS O CARNAVAL, DIZ MINISTRO.....	53
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>54</b>
SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES PASSA POR OBRAS DE MANUTENÇÃO A PARTIR DESTA SEGUNDA; VEJA OS PONTOS.....	54
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF .....</b>	<b>55</b>
CONTAS EXTERNAS TÊM REDUÇÃO DE US\$ 19,6 BILHÕES NO DÉFICIT EM 2023 .....	55
EXPORTAÇÃO DE ENERGIA A PAÍSES VIZINHOS PRODUZ GANHO DE R\$ 888 MILHÕES .....	57
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>59</b>
MARINHA NÃO ESPERA IMPACTOS BRUSCOS DAS ADEQUAÇÕES DA JANELA ÚNICA .....	59
ONE LANÇA PRIMEIRO CONTÊINER REFRIGERADO DE TEMPERATURA DUPLA .....	61
ITAQUI MOVIMENTA 12 MIL TONELADAS DE ALUMÍNIO .....	61
CONTÊINER É DESTAQUE NO PORTO DE FORTALEZA EM 2023 .....	61
BTP APRIMORA A SEGURANÇA PORTUÁRIA COM TECNOLOGIA PARA CUMPRIR COM A COANA Nº 80 .....	62
PRODUÇÃO MÉDIA NACIONAL DE PETRÓLEO E GÁS BATE RECORDE EM 2023 .....	63
OPERADORES VEEM ACESSOS COMO MAIOR ENTRAVE PARA CRESCIMENTO DO PORTO DE SANTOS.....	64
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>65</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com/company/mercoshipping">LINKEDIN.COM</a> .....	65



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## CAI QUARTO DIRETOR DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS EM MENOS DE UM ANO

Antônio de Pádua foi destituído pelo Conselho de Administração da APS

Por: *Bárbara Farias*



**Antônio de Pádua ocupava o cargo de diretor de Operações da Autoridade Portuária de Santos (APS) desde abril do ano passado**  
Foto: *Sílvio Luiz/AT/Arquivo*

Antônio de Pádua Deus de Andrade não é mais o diretor de Operações da Autoridade Portuária de Santos (APS). Ele foi destituído em reunião do Conselho de Administração (Consad). A decisão foi anunciada nesta segunda-feira (5). Provisoriamente, o diretor de Infraestrutura, Orlando Razões, deverá acumular a pasta até que o Ministério de Portos e

Aeroportos (Mpor) indique um novo nome para o cargo.

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos informou que Pádua foi destituído “por unanimidade pelo Consad”, sem detalhar o motivo, que está sendo apurado por A Tribuna. Ainda de acordo com a APS, o diretor de Infraestrutura, Orlando Razões, deverá acumular os trabalhos da Diretoria de Operações “provavelmente a partir de quarta-feira (7). Agora, a Autoridade Portuária de Santos aguarda a indicação de um novo diretor por parte do Mpor”.

Da primeira formação da diretoria-executiva do Porto de Santos anunciada em abril do ano passado pelo então ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, apenas o presidente, Anderson Pomini, permanece no cargo. As trocas no alto escalão da APS se iniciaram em setembro, logo após Silvio Costa Filho assumir o ministério em substituição a França. Na ocasião de sua primeira visita ao complexo portuário santista, Costa Filho confirmou a “manutenção exclusiva do diretor-presidente, Anderson Pomini”, segundo a APS.

No último dia 23 de janeiro, o ex-funcionário de carreira do Banco do Brasil, Júlio Cezar Alves de Oliveira, indicado pelo Governo Federal, assumiu a Diretoria de Administração e Finanças, substituindo a advogada Bernadete Bacellar, que foi exonerada em dezembro. A chegada de Júlio César representou a terceira substituição na diretoria-executiva da APS. Em 11 de dezembro, o advogado Gustavo Salvador Pereira assumiu o cargo de diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, sucedendo o engenheiro Eduardo Lustoza. A Diretoria de Infraestrutura já havia trocado o titular em setembro, quando saiu Carlos Eduardo Bueno Magano e entrou o engenheiro Orlando Razões.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: *05/02/2024*

## ESPECIALISTAS DIZEM QUE CHEGADA DA IA NO PORTO DE SANTOS NÃO TRAZ RISCO A TRABALHADORES

Ferramentas e equipamentos não substituem a criatividade do ser humano; especialistas acreditam na agregação de valores

Por: *ATribuna.com.br*

Em meio a um cenário positivo de desenvolvimento pelas empresas, a inteligência artificial (IA) causa temor em muitos profissionais diante da automatização de tarefas, que antes eram realizadas por humanos. Estudo da McKinsey divulgado em 2017 advertiu que a IA ameaça 50% dos empregos nos

Estados Unidos e Europa. Nos mercados emergentes, poderá colocar em risco 70% das posições de trabalho.



**Centro de Controle Operacional (CCO) de Santos amplia controle em tempo real da operação, agregando eficiência e segurança**  
Foto: Alexsander Ferraz/AT

No entanto, há quem acredite nos benefícios da agregação de valor em atividades onde o fator humano é essencial. “Há visões otimistas e outras mais conservadoras. Sob a primeira ótica, por exemplo, alega-se que o uso de robôs autônomos em armazéns elimina o trabalho repetitivo e monótono, que conduz à fadiga física e mental, com danos à saúde do trabalhador. Por outro lado, o funcionário poderia ser realocado para tarefas mais nobres e desafiadoras”, disse o coordenador do curso superior de Tecnologia em Logística da Fatec, Antonio Fernando Degobbi, que desde 2015 atua como consultor em supply chain.

A observação é corroborada pelo diretor de TI da Santos Brasil, Ricardo Miranda. Para ele, mesmo com o uso maior da tecnologia, o trabalho continua existindo, pois o ser humano é o único dotado de criatividade e sensibilidade. “Antigamente, falávamos dos impactos no trabalho com o fim das atividades repetitivas, braçais ou de pouco valor agregado. O impacto da tecnologia está bem mais ampliado, com robotização, aprendizado de máquina, predição, discernimento para decisões e geração de conteúdo. Mas, tecnologia é sempre ferramenta de trabalho – cada vez mais abrangente e poderosa”.

De toda forma, reitera Degobi, a IA atualmente utilizada é considerada específica ou fraca, pois realiza tarefas intrínsecas em certas áreas do negócio. Ou seja, ainda requer o ser humano fazendo um refinamento das informações obtidas ou mesmo eliminando vieses do programa.

“Parece que ainda estamos longe de ter uma IA geral ou superinteligência, pois um dos principais obstáculos é o custo de desenvolvimento e implantação de máquinas com capacidade de processar dados que superam mais de um trilhão de variáveis. Não menos importante, seriam os impactos econômicos, sociais e éticos, como já apontado anteriormente”.

Para o consultor, a certeza que se tem é a de que entidades governamentais, lideranças formadoras de opinião, especialistas, acadêmicos, profissionais de diversos setores ou áreas, ou seja, os principais stakeholders, devem se reunir para discutir como será a convivência do homem com a máquina em constante evolução, pesando os prós e os contras.

“A incerteza é o quanto isso é importante na agenda presente das pessoas, na medida em que, até agora, a tecnologia tem se mostrado como uma ‘bicicleta para a mente’”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*  
Data: 05/02/2024

## TERCEIRA PISTA DA IMIGRANTES PARA LIGAR SÃO PAULO AO LITORAL TERÁ DOIS ANOS DE ESTUDO

Autorização dada pelo Estado para avaliar a implementação é mais um passo para o empreendimento se tornar realidade

Por: *ATribuna.com.br*

A infraestrutura do Porto de Santos evoluiu significativamente nos últimos 132 anos. No entanto, o complexo se depara, agora, com a necessidade de obras urgentes para atender a demanda crescente e, sobretudo, prevista até 2030, quando a movimentação anual deve atingir as 200 milhões de toneladas. Apenas em dezembro, foram operadas 15,6 milhões de toneladas, novo recorde mensal ao superar em 29,1% o volume do mesmo mês de 2022. Isso significa que o Sistema

Anchieta-Imigrantes (SAI) também está perto do limite, sendo necessária uma nova alternativa logística em direção à Baixada Santista.



**Objetivo é dar vazão à movimentação de cargas pelo complexo santista, que deve atingir a marca de 200 milhões de toneladas até 2030 Foto: Alexander Ferraz/AT**

E tudo indica que a tão comentada terceira pista sairá do papel. No início de janeiro, o Governo de São Paulo autorizou o início de estudos para avaliar a implementação da via, apesar de o órgão já ter mencionado anteriormente que talvez a obra não fosse a melhor solução para o longo prazo, sendo fundamental analisar o custo-benefício de cada empreendimento antes da decisão final. A única certeza era de que o prazo para execução seria em torno de sete anos, quase o mesmo período de construção do túnel Santos-Guarujá. Autoridades concordam que o ideal é ambas serem inauguradas ao mesmo tempo.

### O estudo

Segundo comunicado emitido pela Ecorodovias, serão elaborados estudos de tráfego e projetos funcional e básico, incluindo avaliações topográficas, sondagens e investigações geológicas e hidrogeológicas necessárias. Além disso, também deverão ser produzidos e aprovados estudos de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental para deliberação dos órgãos competentes. O prazo de conclusão dos estudos será de 24 meses, prorrogáveis por mais 12 meses.

Os custos de produção serão de responsabilidade da concessionária e o cálculo para o reequilíbrio econômico-financeiro da execução desse trabalho será feito com base nos gastos efetivamente realizados e aprovados pelo poder concedente. O resultado dos estudos e projetos servirá de base para a análise da Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) e Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) quanto à viabilidade de inclusão das obras no contrato de concessão da Ecovias.

Em conversa com A Tribuna em dezembro último, o secretário estadual de Parcerias e Investimentos, Rafael Benini, chegou a mencionar que o modelo de concessão da terceira pista levaria em consideração, por exemplo, o fato de o contrato de concessão do SAI à Ecovias terminar em 2034. “Temos que avaliar se vale a pena estender com a tarifa por mais tempo ou contratar a construção com alguém que assuma todas as pistas. Isso entraria na conta com custo-benefício, mas adiaria a obra para 2034”, disse, apostando na parceria público-privada (PPP).

### Prioridades

Para o engenheiro e consultor portuário Marcos Vendramini, os estudos a serem desenvolvidos pela Ecorodovias devem contemplar as pesquisas de origem-destino e contagem de tráfego que determinarão os fluxos. Segundo ele, hoje existem demandas tanto do lado da movimentação de cargas como de turistas.

Segundo ele, o segmento de carga em direção ao Porto requer a realocação do fluxo, que hoje acessa a Anchieta, interligando diretamente o Rodoanel na região de Ribeirão Pires com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni já na região à frente do Sítio das Neves, no sentido Vicente de Carvalho, favorecendo principalmente a Margem Esquerda (Guarujá) do complexo.

“Esta conexão poderia favorecer até mesmo o Aeroporto do Guarujá à medida que, para algumas regiões da Grande São Paulo, pode ser mais rápido acessar este aeroporto do que Congonhas ou Guarulhos”. Já a demanda de turistas, explicou Vendramini, exige uma interligação que deveria sair do Rodoanel, na região do Grajaú e Parelheiros, interligando o trecho após a Curva do S e desfogando o fluxo de chegada e saída de turismo daquela região da Praia Grande e Litoral Sul.

### Gestão e logística



O coordenador do MBA em Gestão de Projetos de Engenharia da Universidade Católica de Santos (UniSantos), Juarez Ramos da Silva, entende como necessário o investimento em gestão e logística. Ele ressalta que intervenções específicas de contenção de encostas e drenagem devem ser bem analisadas, visto que a obra será em área de proteção ambiental da Mata Atlântica e hoje se vivencia o agravamento das mudanças climáticas. “Deve-se também considerar os materiais e tecnologias de pavimentos a serem utilizados na construção da nova pista e possível interface com outros modais de transporte, como o ferroviário, dutos e até teleférico”.

### Modernização

Quando se trata das técnicas a serem implantadas no empreendimento, a coordenadora do Curso de Engenharia Civil na UniSantos e professora de Pavimentos e Aeroportos, Marcia Aps, observa que com os avanços tecnológicos e a inteligência artificial, inúmeras melhorias e inovações podem ser incluídas na terceira pista, já que a ideia inicial é dos anos de 1980 e só focava em automóveis. “Há exemplos de estradas inteligentes pelo mundo, com tecnologias sustentáveis e captura de energia, adaptáveis às condições da estrada. A via poderia contar com uma faixa exclusiva a e-highway (rodovia elétrica), acessando diretamente o Porto de Santos”.

Nesse contexto, Silva complementa que há algumas possibilidades de traçado para a terceira pista da Imigrantes, uns mais e outros menos impactantes no ponto de vista ambiental. Segundo ela, pode-se usar túneis e viadutos, traçados em encostas, entre outros. “Geometria, declividade (rampa máxima), menor traçado possível, tipo de pavimento, acostamentos, drenagens específicas, contenção de encostas, com cortes e aterros bem estudados, sinalização, custos de desapropriações, interface com Rodoanel e outras rodovias. Há muito o que avaliar”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 05/02/2024



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### DESCARBONIZAÇÃO: BRASIL PODE ATRAIR US\$ 7 TRILHÕES EM H2V, A MAIOR PARTE NO NE

Abihv quer aprovar o marco regulatório do hidrogênio verde ainda neste semestre, já que muitas decisões de investimento das empresas em descarbonização vão acontecer em 2024 e a Unigel prevê começar a produzir H2V até dezembro, na Bahia.

Por *Fernando Ítalo*



**Descarbonização: Fernanda Delgado destaca vantagens competitivas do Nordeste no H2V, como ZPEs e energia limpa/Foto: Abihv (Divulgação)**

A descarbonização global da economia traz a oportunidade para o Brasil atrair, até 2050, US\$ 7 trilhões em investimentos no combustível que será fundamental para a transição energética: o H2V. A maior parte desse capital deverá ser direcionada ao Nordeste. A projeção é da Associação Brasileira da Indústria de Hidrogênio Verde, que vem cumprindo agenda exaustiva de

articulações nos setores privado e público para a aprovação do marco regulatório do setor ainda neste semestre.

Em 2024, essa é a principal meta da associação. A tramitação e aprovação do marco legal são consideradas essenciais para que as dezenas de memorandos e protocolos de intenções já assinados para implantação de projetos de H2V no Brasil se tornem de fato decisões de investimento nos curto e médio prazos.



O arcabouço do setor, sintetizado no projeto de lei 5.816/2023, foi aprovado em dezembro passado, pela Comissão Especial para Debate de Políticas Públicas sobre Hidrogênio Verde do Senado. O PL também cria o Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixo Carbono (PHBC). Faltam ainda a aprovação final da matéria e a sanção do presidente Lula.

### **Investidores à espera da regulação**

“Temos muitos associados da Abihv que formalizaram o interesse na implantação de projetos de H2V em vários estados e que vão tomar a decisão final sobre a implementação dessas unidades este ano”, adverte a diretora-executiva da entidade, Fernanda Delgado.

“Além disso, há unidades que já estão em construção, como é o caso da Ecohydrogen Energy, em Camaçari, com previsão de início da produção até dezembro”, frisa.

“Então, trabalhamos para que, no máximo, na primeira metade do ano, sejam aprovados, no Congresso Nacional, os instrumentos legais que vão nortear essa indústria e garantir segurança jurídica a esses negócios”, complementa.

A regulação também é fundamental para que, no longo prazo, o país atinja o patamar visado pela Abihv: ser a principal plataforma de desenvolvimento, produção e comercialização de H2V em todo o mundo, aproveitando o potencial para a geração de energia limpa, fundamental para viabilizar a indústria do hidrogênio verde.

É nesse esforço em que estão empenhados os associados da Abihv, que reúne pesos-pesado como Siemens Energy, Thyssenkrupp, Voltalia, Fortescue, Eletrobras, Comerc Energia, European Energy, Air Products, Messer e Yara, entre outros gigantes de diversos segmentos da área energética.

### ***NE tem condições de protagonizar descarbonização?***

Embora haja memorandos e protocolos de intenção de H2V firmados em Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, o Nordeste é a região mais agressiva e com vantagens competitivas que a habilitam a captar a maior parte dos investimentos no setor, como reconhece a Abihv.

Fernanda Delgado destaca que “o Nordeste reúne condições muito boas e muito importantes na indústria do H2V por causa, entre outros fatores, das ZPEs [zonas de processamento de exportações], da oferta de energia limpa, particularmente solar e eólica, e da localização estratégica em relação à Europa”.

“Tudo isso contribui para que maioria dos projetos anunciados ou em estudo estejam localizados nos estados nordestinos”, frisa.

Consideradas zonas primárias para realização do controle aduaneiro, as ZPEs terão papel de destaque na integração da futura cadeia de H2V do país com o mercado internacional, pois são áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas que produzem bens voltados à exportação.

No Nordeste, já estão em operação as ZPEs do Pecém (CE), Ilhéus (BA) e Parnaíba (PI). Pernambuco tem uma ZPE aprovada, desde 2011, em Jaboatão dos Guararapes (Grande Recife), na área de influência do Porto de Suape. Foi a primeira criada no país, mas não entrou em funcionamento até agora. Esse cenário deve mudar com a flexibilização da legislação no segmento.

Com a mudança, que aconteceu em 2021, foi derrubada a exigência de que 80% da produção das indústrias instaladas nesse tipo de zona fossem destinados à exportação. Com isso, as empresas localizadas em ZPEs puderam passar a produzir livremente tanto para exportação (com suspensão de impostos) como para o mercado interno (com tributação).



Outro fator que deve contribuir para destravar a ZPE Suape é exatamente o cenário promissor da descarbonização, já que o Porto de Suape quer abrigar um dos maiores hubs de H2V do Brasil e a zona de processamento de exportação pernambucana teria nesse panorama uma grande oportunidade.

Descarbonização: Porto do Pecém é o mais agressivo no Nordeste na articulação de projetos de H2V



***Pecém, com localização estratégica em relação à Europa, é uma das principais armas do Ceará na guerra por investimentos da descarbonização/Foto: Complexo do Pecém (Divulgação)***

### **Energia limpa como diferencial na descarbonização**

Os investimentos em energias renováveis garantem um diferencial para colocar o Nordeste em posição privilegiada para atração de negócios de H2V, pois o hidrogênio só pode ser classificado como verde se utilizar geração 100% limpa.

A região responde atualmente por 90% de toda a geração eólica e solar do país. Para se ter uma ideia do ritmo de crescimento do setor no Nordeste, a Bahia ativou, apenas em 2023, 74 novos empreendimentos solares e eólicos, que totalizam potência outorgada de 2,5 gigawatts (GW) e aportes de US\$ 2,6 bilhões.

Até 2029, a capacidade outorgada total no estado tem previsão de atingir 17,8 GW, com a implantação de novos complexos, orçados em R\$ 71,4 bilhões, segundo a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico. Já o Rio Grande do Norte, líder nacional do setor, acrescentou 2,2 GW a sua capacidade eólica no ano passado.

A energia limpa na região deve ganhar ainda mais tração caso saia do papel o projeto da Petrobras para implantar 10 usinas eólicas offshore no país, das quais sete no Nordeste. Estão em fase de licenciamento no Ibama três áreas no Rio Grande do Norte, três no Ceará e uma no Maranhão.



***Lula e Prates querem protagonismo da Rnest na descarbonização da Petrobras/Foto: Ricardo Stuckert (Presidência)***

### **Rnest será estratégica para descarbonização da Petrobras**

Há poucas semanas, o Nordeste ganhou um reforço na guerra do H2V que não era esperado. Os presidentes da República, Luís Inácio Lula da Silva, e da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmaram, na retomada das obras da Refinaria Abreu e Lima (PE), que a unidade, localizada em Suape, terá papel central na descarbonização da companhia e vai produzir H2V.

Não foram informados detalhes sobre investimento nesse projeto, capacidade ou prazos. Mas Lula chegou a dizer que a Petrobras será a maior produtora e consumidora de hidrogênio verde do Brasil.

“O que o presidente Lula diz faz todo o sentido, pois a Petrobras consome 500 mil toneladas de hidrogênio cinza apenas para os processos de limpeza do óleo”, contextualiza Fernanda Delgado.

“É uma escala muito grande e qualquer indução de demanda de H2V, para substituir o hidrogênio cinza, que venha da petroleira já alavanca boa parte da indústria de H2V”, avalia.

A executiva, no entanto, pondera, que entre as falas entusiasmadas de Lula e a decisão de investimento da Petrobras existe um longo caminho e espera para ver se, de fato, a companhia vai entrar na cadeia do H2V no médio prazo quando isso estiver formalizado em seu plano estratégico.

## Cenário para o H2V no Brasil (até 2050)/Fonte: Abihv

US\$ 7 trilhões em investimentos

R\$ 693 bilhões em impostos

52 projetos já anunciados

Principais projetos já divulgados

### Hub do H2V

Empreendedores: bp, Fortescue, Energyx Energy, AES Brasil, Fortescue, Linde, Qair, Voltalia, TransHydrogen Alliance, Eren do Brasil, Casa dos Ventos, Engie, EDP Renováveis, White Martins, Mitsui, entre outros

Investimento: US\$ 30 bi

Localização: Porto do Pecém (CE)/ZPE Ceará

### Cluster de H2V e amônia verde

Empreendedores: Solatio e Green Energy Park, entre outros

Investimento: US\$ 20 bi

Localização: Porto de Luís Correia/ZPE Parnaíba (PI)

### Hub de H2V do Açú

Empreendedores: Siemens Energy, bp, Fortescue, Prumo, Neoenergia, entre outros

Investimento: US\$ 3 bi

Localização: Porto de Açú (RJ)

### Ecohydrogen Energy

Empreendedor: Unigel

Investimento: US\$ 1,5 bi

Localização: Camaçari (BA)

### Rnest

Empreendedor: Petrobras

Investimento: Não revelado

Localização: Porto de Suape (PE)

### TecHub Hidrogênio Verde

Parceiros: CTG Brasil, Senai, Governo de Pernambuco

Investimentos: US\$ 19 mi

Localização: Porto de Suape (PE)

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 05/02/2024

## PEC ENERGIA FORMALIZA INTERESSE NO HUB DE H2V DO CEARÁ

Localizado no Porto do Pecém, o Hub de H2V do Ceará fechou 2023 com acordos que sinalizam para investimentos de US\$ 30 bilhões e segue avançando no início de 2024

Por *Fernando Ítalo*



**PEC Energia, que tem plantas eólicas, solares e hidrelétricas, vê Hub de H2V do Ceará como um dos futuros polos do setor com maior atratividade/Foto: PEC Energia (Divulgação)**

Depois da British Petroleum (bp), mais um player irá formalizar interesse em participar do Hub de H2V do Ceará: a holding PEC Energia, sediada em São Paulo. A empresa – que atua na geração eólica, solar e hidráulica e tem negócios em nove estados – vai assinar um

memorando de entendimentos com o governo do estado, nas próximas semanas. Com mais esse acordo, o estado avança para 37 memorandos no setor.

Essa é uma das fases prévias na definição de um empreendimento. Antecede o protocolo de intenções e a decisão de investimento, que é a última etapa.

A possibilidade de implantar uma unidade no Hub de H2V do Ceará foi divulgada pela PEC Energia, que recentemente se reuniu com o secretário-executivo da Indústria da secretaria estadual de Desenvolvimento Econômico (SDE), Joaquim Rolim, em Fortaleza.

No encontro, a companhia foi representada pelo diretor financeiro Carlos Bergamo. Os detalhes do projeto, como estimativa inicial de investimento, capacidade prevista e cronograma não foram antecipados. O executivo destacou apenas que o Ceará é visto pela empresa com um dos estados que têm maior potencial de investimentos neste setor.

Joaquim Rolim, que também não adiantou informações sobre o projeto, se limitou a dizer que “a reunião foi muito produtiva”.

### **Quem é a PEC Energia?**

Braço da Engeform Energia, a PEC iniciou suas atividades no setor elétrico em 2008. A companhia é voltada para a área de renováveis e atua na geração eólica, solar e hidráulica (por meio de pequenas centrais hidrelétricas).

Atualmente a holding detém 19 empreendimentos, em diversas fases (entre projeto, implantação e operação) e que totalizam investimentos de R\$ 1 bilhão. Boa parte dos negócios ficam localizados em cinco estados do Nordeste – Maranhão, Ceará, Paraíba, Pernambuco e Bahia. Os demais estão no Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul.

A potência instalada em operação atual é de 91 megawatts (MW). Já as unidades em implantação totalizam 274 MW.

A planta em estágio mais avançado no portfólio da empresa é o Complexo Eólico Serra das Vacas, parceria com a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf), do Grupo Eletrobrás. A unidade, localizada em Paranatama (PE), a 250 km do Recife, teve a primeira etapa – com 91 MW e 53 aerogeradores – ativada em 2015. Na segunda fase, estão sendo instaladas 22 torres, com potência total de 51 MW.



**Hub de H2V do Ceará, no Porto do Pecém, tem investimentos sinalizados, atualmente, da ordem de US\$ 30 bi/Foto: Complexo do Pecém (Divulgação)**

### **O que é o Hub de H2V do Ceará?**

O Hub de H2V do Ceará, localizado no Porto do Pecém, é uma das iniciativas mais ambiciosas existentes atualmente no Brasil na área de hidrogênio verde. O objetivo do estado é ser a maior plataforma de pesquisa, desenvolvimento, produção e exportação do “combustível do futuro” no país.

Mais que um projeto, a implantação de um polo de hidrogênio verde se tornou uma política de estado, integrando governo do Ceará, empresariado e a academia. Formalizado em fevereiro de 2021, o programa é uma parceria entre a administração estadual, o Complexo do Pecém, federação estadual das indústrias (Fiec) e Universidade Federal do Ceará (UFC).

O hub totaliza, atualmente, US\$ 30 bilhões (R\$ 145,7 bilhões de reais) em investimentos sinalizados em toda a cadeia do hidrogênio verde e derivados, como a amônia verde

### **Qual a infraestrutura prevista no Hub de H2V do Ceará?**

O Complexo do Pecém – joint venture formada pelo governo estadual e o Porto de Roterdã – é um dos principais pilares do hub e trabalha para criar as condições logísticas locais e internacionais necessárias ao sucesso do empreendimento.

Em setembro passado, a autoridade portuária recebeu autorização do governo brasileiro para um financiamento de US\$ 90 milhões do Banco Mundial.

Os recursos serão destinados à implantação de infraestrutura básica para corredores de utilidades, acesso ao setor produtivo de H2V, expansão do atual Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT) e incremento do Píer 2 do terminal, que será destinado a H2V e derivados.

Além disso, Pecém tem um acordo com o acionista holandês para criação de um corredor marítimo do H2V, entre o Ceará e os Países Baixos.

*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data: 05/02/2024*

### NO PORTO DE SUAPE, REGÁS VAI INVESTIR R\$ 80 MILHÕES EM 2024

O empreendimento é importante porque vai tirar Pernambuco da dependência do gás que chega ao Estado por gasodutos

*Por Ângela Fernanda Belfort*



**Até agora, as obras do Regás estão recuperando as estruturas do Cais de Múltiplo Uso (CMU) de Suape que será utilizado pelo empreendimento. Foto: Divulgação**

O Terminal de Regaseificação de Gás Natural Liquefeito (Regás) vai investir R\$ 80 milhões este ano na segunda etapa da sua implantação no Porto de Suape. Esta nova fase começa este mês e deve ser concluída entre 10 e 14 meses. A empresa vai entrar em fase operacional no final do primeiro semestre de 2025. O empreendimento vai receber um investimento de R\$ 1,8 bilhão.

É um empreendimento importante para o Estado, porque vai tirar Pernambuco da dependência do gás natural que chega por gasodutos e possui uma oferta limitada. O Regás vai trazer, do exterior, o Gás

Natural Liquefeito (GNL) numa embarcação tipo Floating Ship Regasification (FSRU), que transporta, armazena e faz a regaseificação do GNL.

“Vamos ser o primeiro terminal do Brasil com acesso a terceiros, usando a capacidade pra atender demandas e compartilhando a infraestrutura”, resume o diretor Executivo da OnCorp, João Mattos. Gerlamente, nos empreendimentos em que a infraestrutura é compartilhada, o bem ou serviço adquirido fica mais barato.

O terminal terá a capacidade de regaseificar 12 milhões de metros cúbicos diariamente. Uma parte do gás que será regaseificado será destinado à própria Shell e também a Termopernambuco, uma térmica do Grupo Neoenergia instalada em Suape.

Tanto a primeira etapa da obra como a segunda consistiram em recuperar as estruturas do píer do Cais de Múltiplo Uso (CMU) do Porto de Suape, que será usado nas operações do terminal. Até agora, foram investidos R\$ 10 milhões nas obras, do total de R\$ 300 milhões a serem empregados neste tipo de ativo.

Todos os investimentos são bancados pela Shell e On Corp. Em março próximo, vem uma comitiva da Shell vistoriar a obra e encontrar com representantes do governo do Estado.

### Futuros negócios do Regás



O Regás já fez um chamamento para quem deseja ter capacidade no terminal. “Vamos estratificar os interesses”, diz João Mattos. O terminal está de olho em várias possibilidades de negócios, incluindo a de se tornar uma fornecedora para a Companhia Pernambucana de Gás (Copergás). “Com o acesso ao GNL, a Copergás pode diversificar o seu portfólio no fornecimento de grandes clientes”, diz João Mattos.

O empreendimento também pretende disputar futuras concorrências, como algumas chamadas que provavelmente serão abertas pela Copergás como o fornecimento de gás para cidades como Petrolina, Garanhuns e até fornecer gás para a região do Araripe, que queima muita lenha nos seus fornos e uma parte dela é totalmente irregular. “É um mercado consumidor importante. Se fosse oferecida uma linha de crédito pela Adepe ajudaria os empresários a adotar o gás natural”, afirma João Mattos.

O terminal vai trazer GNL que será regaseificado no próprio navio que é transportado, do tipo FSRU, que será conectado por gasodutos à Estação de Transferência de Custódia (ETC), para posterior distribuição pela rede que liga o porto às cidades do Grande Recife. A operação ocorre de navio para navio. O GNL vai vir dos Estados Unidos, Trinidad Tobago e um país da África.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*  
Data: 05/02/2024



Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### UNIÃO DE ESFORÇOS POR UM NOVO TEMPO DE ESPLENDOR DO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

O Príncipe deve procurar que em suas ações se reconheça grandeza e coragem (O Príncipe – Maquiavel)

A presença do presidente Lula (PT) e do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), numa relação fraternal, na festa de celebração aos 132 anos do Porto de Santos, fez do acontecimento um selo de parceria dos dois governos na inovação do principal complexo portuário do hemisfério sul. Um evento prestigiado por ministros e o presidente do partido Republicanos do governador.



#### Túnel

**Veja mais \* Túnel submerso do Porto de Santos mais próximo da realidade**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115790-tunel-submerso-do-porto-de-santos-mais-proximo-da-realidade>

O governo de São Paulo vai promover o projeto da GESP e a sua competência técnica para tornar realidade a travessia submersa do canal de acesso aos cais do Porto de Santos.

E o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, irá viabilizar um investimento de quase R\$ 6 bilhões, dividido entre o Estado e a União. Uma unidade como fator de inovação na gestão da Região Metropolitana da Baixada Santista, como complexo portuário, nos moldes que vem acontecendo nas áreas de influência dos principais portos do mundo, na agilização e inovação das respectivas logísticas.

**Veja ainda \* Reverter a desconstrução do túnel submerso do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115780-reverter-a-desconstrucao-do-tunel-submerso-do-porto-de-santos>



A parceria Lula-Tarcísio, como discursou o governador, é um novo tempo de realizações logísticas. Um esforço concentrado a dinamizar o imenso potencial portuário regional para concorrer com os portos nortistas e atrelar produtividade à Rota Bioceânica, a conexão rodoviária entre o Centro-Oeste brasileiro e o Oceano Pacífico, a ser entregue brevemente. Será um tempo de novas formas de produzir e distribuir, gerando trabalho e riqueza. Nas palavras do presidente Lula, há projetos de produção sustentável, voltados à produção de energia renovável e hidrogênio verde.

### ***Veja também \* Projetos do Porto de Santos sem gestão para acontecerem***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115744-projetos-do-porto-de-santos-sem-gestao-para-acontecerem>

Todas essas ações dependem de atribuição de papéis. Quem é quem? Há inúmeras etapas e há diferentes missões. Por exemplo, os licenciamentos necessários. Quem vai operar e quem vai conservar, e os respectivos custos? O porto tem estrutura ou a GESP vai definir essas partes? De pronto, quase tudo, como gestão, são fatos consumados tanto em projetos nacionais ou no estrangeiro. Tampouco, no caso do túnel submerso ligando os municípios de Santos e Guarujá, não há impasse intransponível, mesmo com máxima brevidade.

### ***Veja ainda \* Fracasso no túnel submerso do Porto de Santos pode desabonar governo***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115769-fracasso-no-tunel-submerso-do-porto-de-santos-pode-desabonar-governo>

Fica evidenciada a prioridade de definir e instalar a estrutura física de gestão para iniciar, ainda em fevereiro, a organização das equipes e etapas de trabalho. Trata-se de uma obra de grande complexidade e, também, com suficiente capacidade de solução. A dificuldade maior foi resolvida com lance de mestre. Adotou-se a união de esforços, priorizando o interesse nacional sobre as diferenças dos campos políticos. Levando em conta o conhecimento adquirido em tantos fracassos.

### ***Veja mais \* Luzes no fim do túnel***

<https://idelt.org.br/luzes-no-fim-do-tunel/>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 05/02/2024



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – NOVOS ACESSOS AO PORTO DE SANTOS, UM CASO DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO**

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

A iniciativa do Governo do Estado de São Paulo em antecipar planos para novas alternativas de ligação entre a Grande São Paulo, o maior mercado consumidor do País, e a Baixada Santista, onde encontra-se o Porto de Santos, o mais importante da nação, merece destaque. O anúncio foi feito pelo governador Tarcísio de Freitas, após a celebração dos 132 anos do complexo marítimo. É um exemplo de iniciativa proativa e estratégica, que é o que se espera do poder público e como ele tem de agir, diante dos desafios logísticos que a região enfrenta.

O reconhecimento do gargalo existente no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), que liga a Grande São Paulo ao Porto, e a busca por soluções antes que a falta de infraestrutura de acesso se transforme em um problema mais complexo é o caminho correto para se lidar com o desenvolvimento do Porto e garantir seu contínuo crescimento, com preceitos sustentáveis.

A ligação Santos-Guarujá, túnel submerso ligando as duas margens do Porto, anunciada na mesma ocasião, já representa um avanço significativo, mas a compreensão de que novas alternativas serão



necessárias é um passo crucial. O investimento na terceira pista da Rodovia dos Imigrantes é uma ação já necessária, diante do aumento do fluxo de veículos na região.

Nesse cenário, o planejamento de novas ligações Planalto-Baixada é uma medida estratégica para aliviar a Via Anchieta, que já enfrenta sobrecarga diária. A previsão de estudos para a terceira pista, com a preocupação em permitir o fluxo simultâneo de veículos de diferentes categorias, revela uma abordagem abrangente para atender às demandas variadas de transporte.

Além disso, a próxima missão internacional liderada pelo governador, com encontros agendados na Espanha, Itália e França, evidencia o esforço em atrair investimentos estrangeiros para projetos de infraestrutura no estado. A apresentação de projetos como o túnel Santos-Guarujá a empresas com experiência reconhecida nesse tipo de empreendimento é uma estratégia acertada para mobilizar o mercado internacional.

A urgência em evitar gargalos logísticos é essencial, considerando o crescimento acelerado da demanda e a necessidade de respostas rápidas do poder público. O planejamento antecipado e a busca por parcerias e investimentos são estratégicos para garantir o desenvolvimento sustentável da região e a qualidade de vida dos cidadãos.

Em suma, a iniciativa do Governo do Estado em pensar adiante, planejando novas acessibilidades para a Baixada Santista, é um exemplo do que deve ser feito pelas autoridades, reconhecendo os desafios futuros e se preparando para enfrentá-los com soluções inovadoras e eficazes. Agora, que o discurso se transforme em ação e o principal porto do País tenha seu desenvolvimento garantido.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 05/02/2024*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **CONGONHAS**

O Aeroporto de Congonhas, em São Paulo (SP), vai receber investimentos de R\$ 2 bilhões nos próximos anos, a serem realizados por sua concessionária, a Aena Brasil, do grupo espanhol Aena. As melhorias foram anunciadas pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho (Republicanos), no último sábado, em visita à capital paulista.

### **GUARULHOS 1**

Em sua passagem pelo Estado, Costa Filho ainda visitou as obras de construção do sistema aeromóvel (veículo sobre trilhos) que ligará os terminais do Aeroporto Internacional de Guarulhos à estação da Linha 13-Jade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPYM). O empreendimento custará R\$ 300 milhões, a serem pagos pela concessionária do aeroporto, a GRU Airport - um consórcio formado pela Infraero (49%) e pelas empresas Invepar e ACSA (sigla em inglês de Companhia de Aeroportos da África do Sul), que, juntas, respondem pelos 51% restantes.

### **GUARULHOS 2**

Na visita às obras do aeromóvel, o ministro destacou que o objetivo do Governo para este ano é entregar “as obras das quais a população precisa”, com destaque para melhorias nos aeroportos. “São quase 2.000 passageiros por hora, que vão poder ter acesso ao aeroporto através do aeromóvel”, complementou.

### **INDENIZAÇÃO E PROCESSO 1**

O ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), afirmou que irá processar a Braskem, após o vazamento do valor da indenização que recebeu da empresa, no total de R\$ 4,2 milhões. A quantia foi uma compensação pelo afundamento do solo de uma região de Maceió (AL), causado pela extração de sal-gema realizada pela petroquímica. O ministro tem um terreno na região e foi uma das pessoas indenizadas pela empresa.

### **INDENIZAÇÃO E PROCESSO 2**

Segundo Renan Filho, os valores da indenização são confidenciais e deveriam permanecer dessa forma.

### **INDENIZAÇÃO E PROCESSO 3**

Também foi divulgado que o ministro e sua família receberam outras quantias como parte do Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação, dados sigilosos por determinação judicial.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/02/2024

### **NACIONAL - VOLKSWAGEN ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 9 BI NO BRASIL ATÉ 2028**

Empresa já tinha outro aporte de R\$ 7 bilhões programado para o período de 2022 a 2026

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



***O anúncio do investimento de R\$ 9 bilhões foi feito durante visita do presidente Lula e do vice Geraldo Alckmin à fábrica da Volkswagen em São Bernardo do Campo (SP) (Crédito: Ricardo Stuckert/PR)***

A Volkswagen anunciou um investimento de R\$ 9 bilhões no Brasil até 2028, destinado a projetos inovadores com ênfase em descarbonização, incluindo o desenvolvimento de veículos híbridos, 100% elétricos e flexíveis. A revelação foi feita na última sexta-feira (2), durante cerimônia que contou com as presenças do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e do vice Geraldo Alckmin na fábrica da empresa, em São Bernardo do Campo (SP).

Somando-se a esse aporte, que se junta aos R\$ 7 bilhões já programados para o período de 2022 a 2026, a Volkswagen totaliza um investimento de R\$ 16 bilhões no país ao longo desta década.

“Estamos dando sinais claros da nossa confiança institucional neste país. E, mais do que isso, do potencial de crescimento da indústria, que representa 20% do PIB industrial brasileiro”, disse o presidente da Volkswagen da América do Sul, Alexander Seitz, durante o evento.

O presidente Lula celebrou o volume de investimentos anunciado e ilustrou o impacto desses investimentos para o país e para os brasileiros. “Eu quero que as indústrias invistam. Porque, com as indústrias investindo, vai ter emprego. O emprego tem um salário. O salário faz um consumidor. O consumidor faz o cara comprar na loja. A loja vai contratar mais alguém e vai ter que comprar da indústria. A indústria vai produzir mais, o comércio vai vender mais e todo mundo vai ganhar mais e esse país vai virar um país de respeito decente e digno para o nosso povo viver bem”.

Alckmin, que acumula o cargo de ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, relacionou a notícia à Nova Indústria Brasil, política industrial lançada na semana anterior que prevê três eixos de atuação: inovação, descarbonização, exportação e competitividade.

“O anúncio da Volks é estímulo à inovação. Veículos melhores, emitindo menos carbono, com mais eficiência energética e mais competitivo”, declarou. Para Alckmin, o anúncio da Volks representa o que ele chamou de “emprego na veia”. “Não tem emprego sem investimento”, disse ele.

### **Mais investimentos**

No final de janeiro, em uma reunião com Lula e Alckmin, executivos da General Motors também revelaram novos investimentos da empresa no Brasil. A primeira fase desse novo plano, até 2028,



destinará R\$ 7 bilhões para melhorias na capacidade de produção, nas condições de trabalho e no desenvolvimento tecnológico. Fases subsequentes do plano podem contemplar anúncios adicionais de investimentos.

Outras montadoras também anunciaram aportes no Brasil até 2032, incluindo a Great Wall (R\$ 10 bilhões entre 2023 e 2032), Renault (R\$ 5,1 bilhões de 2021 a 2027), Caoa (R\$ 4,5 bilhões entre 2021 e 2028), BYD (R\$ 3 bilhões de 2024 a 2030) e Nissan (R\$ 2,8 bilhões de 2023 a 2025).

Esses investimentos em inovação e descarbonização estão em sintonia com os objetivos da Nova Indústria Brasil (NIB), uma política industrial que alocará R\$ 300 bilhões para financiar ações que impulsionem a indústria brasileira, gerem empregos e aprimorem a qualidade de vida da população.

Além disso, esses investimentos privados foram incentivados pelo programa Mover (Mobilidade Verde e Inovação), lançado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços no final do ano anterior. Esse programa oferece estímulos para a inovação e descarbonização na cadeia de mobilidade, incluindo descontos nas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para carros 100% elétricos e híbridos, com abatimentos ainda maiores para os híbridos movidos a etanol.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/02/2024

## HIDROVIAS - ESTUDO DA ANTAQ INDICA AUMENTO DE QUASE 1000 KM DE VIAS NAVEGÁVEIS

Região hidrográfica amazônica foi a que apresentou maior incremento na malha navegada

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa.pimentel@redenenews.com.br](mailto:vanessa.pimentel@redenenews.com.br)



**A região hidrográfica que apresentou crescimento mais expressivo foi a Amazônica: dos 958 km de incremento no percurso nacional, 763 km estão inseridos nesta região**

Um levantamento realizado a cada dois anos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostrou um acréscimo de 958 km na malha hidroviária do país de 2020 a 2022. A região hidrográfica que apresentou crescimento mais expressivo foi a Amazônica: dos 958 km de incremento no percurso

nacional, 763 km estão inseridos nesta região.

O Estudo das Vias Aquaviárias Interiores Economicamente Navegadas foi publicado nesta quinta-feira (1) e atualiza a matriz de transporte hidroviário de cargas e passageiros nas Vias Aquaviárias Interiores. Os dados foram levantados em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Com a atualização, o total de malha hidroviária economicamente navegável do país é de 20,1 mil km, um crescimento de aproximadamente 5% em relação à extensão estimada no estudo de 2020.

O documento enfatizou que muitas localidades da Região Norte do Brasil são acessíveis apenas por aeronaves de pequeno porte e pelos rios, o que dá a dimensão da relevância do transporte aquaviário no Norte do país.

Para a relatora do processo na Antaq, a diretora Flávia Takafashi, este tipo de levantamento também é importante porque oferece ao setor como um todo – desde o formulador de políticas públicas ao setor produtivo – um diagnóstico sobre a extensão das hidrovias, bem como o potencial de exploração econômica do modal, que hoje representa 6% da matriz de transporte de cargas.

“No âmbito das políticas públicas setoriais, a Antaq vem atuando em prol da viabilização de uma infraestrutura hidroviária condizente com as necessidades do Brasil. Como poder concedente da



infraestrutura aquaviária, a Agência tem promovido importantes tratativas junto ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para colocar em prática as proposições endereçadas no Plano Geral de Outorgas Hidroviário, aprovado em 2023, que por sua vez utilizou como subsídio o Estudo das Vias Aquaviárias Interiores Economicamente Navegadas de 2020”, afirmou a diretora.

### **Ações de curto e longo prazo**

O levantamento salienta ações e projetos de curto e longo prazo voltados ao fomento do modal hidroviário. No curto prazo, destaca-se a autorização para construção e exploração dos Terminais de Uso Privado na região de Cáceres/MT e as obras de dragagem do Rio São Francisco no trecho entre Ibotirama e Petrolina, além da bacia da Lagoa Mirim/RS. Juntos, esses projetos acrescentarão aproximadamente 1.500 km de vias economicamente navegáveis.

No longo prazo, os resultados das análises indicam que o aumento da malha economicamente navegável requer a construção de eclusas, como Itaipu no rio Paraná, que permitiria a navegação entre Buenos Aires e Pederneiras no interior de São Paulo, eclusas nas usinas hidroelétricas de Santo Antônio, Jirau e da binacional Brasil-Bolívia (em planejamento) no rio Madeira que possibilitaria a navegação desde a Bolívia até a foz do rio Amazonas e a construção de barramentos com eclusas na bacia do rio Tapajós que tornaria possível a navegação desde a região de Alta Floresta no estado do Mato Grosso e o porto de Vila do Conde no município de Barcarena no Pará.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 05/02/2024*

## **FERROVIAS - VLI PODERÁ NEGOCIAR ACESSO A TRECHOS FERROVIÁRIOS DE OUTRAS CONCESSIONÁRIAS**

Autorização foi concedida em reunião da ANTT. Negociação é feita por meio de contratos operacionais específicos

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa.pimentel@redebenews.com.br](mailto:vanessa.pimentel@redebenews.com.br)

A VLI, após registro na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), foi habilitada a operar efetivamente como Agente Transportador Ferroviário de Cargas (ATF-C) no país. Isso significa que a VLI poderá negociar com outros players o acesso compartilhado de trechos ferroviários para movimentar suas cargas, ampliando a atividade da empresa. A negociação é feita por meio de contratos operacionais específicos (COEs).

“Como ATF, a VLI se mantém atualizada às oportunidades e às novas alternativas regulatórias. Com este novo modelo, a companhia poderá acessar cargas e operar fluxos que independem das suas malhas ferroviárias concedidas”, afirma a diretora-executiva de Relações Institucionais e Regulatório da VLI, Silvana Alcantara.

Com a edição da Lei das Ferrovias (Lei 14.273/2021), que entrou em vigor em fevereiro de 2022, o cenário ferroviário foi modificado e houve a criação do ATF-C. Entre os objetivos da nova legislação está a abertura do mercado ferroviário, ampliando o sistema por meio de novas alternativas regulatórias para o setor, gerando o aperfeiçoamento e fomentando a competitividade para os serviços prestados nas ferrovias brasileiras.

Pelo novo modelo de execução do transporte ferroviário de cargas pelo Agente Transportador Ferroviário, a prestação do serviço de transporte ocorre de forma desvinculada da exploração da infraestrutura ferroviária. Sendo assim, a VLI, buscando trazer ainda mais valor aos seus clientes, fez seu requerimento para ser autorizada, pelo Registro Nacional do Agente Transportador Ferroviário de Cargas (Renafer-C), a atuar como ATF. A autorização foi concedida em reunião deliberativa da ANTT.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 05/02/2024*

### REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI ESTUDA PARCERIA COM O JAPÃO VOLTADA À EXPORTAÇÃO DE ALIMENTOS

Comitiva representando o país asiático visitou o complexo portuário e avaliou também investimentos em H2V

Por VANESSA PIMENTEL [vanessa.pimentel@redenenews.com.br](mailto:vanessa.pimentel@redenenews.com.br)



*A comitiva japonesa conheceu as instalações do complexo portuário e a área primária – onde acontece o processo final de exportação de grãos sólidos, líquidos e demais cargas*

Uma comitiva do embaixador do Japão no Brasil, Teiji Hayashi, realizou uma visita institucional na quarta-feira (31) ao Porto do Itaqui (MA). Eles foram recebidos pelo presidente da Autoridade Portuária, Gilberto Lins e seus diretores. O assunto principal do encontro foi a viabilidade de uma parceria entre os dois países voltada à exportação de alimentos e investimentos em fábricas de produção de hidrogênio verde (H2V) e gás natural.

O embaixador Hayashi destacou o papel do Porto do Itaqui para o Brasil e para o Japão. “O porto é um importante hub para a exportação de alimentos do Brasil e o Japão é um importante parceiro comercial do país. Acreditamos que uma parceria entre os dois países pode beneficiar ambas as partes”, disse.

Sobre investimentos em novas indústrias, Teiji avaliou que o Brasil tem “um grande potencial” para a produção de hidrogênio verde e o Japão é um líder global nessa tecnologia, por isso, negócios voltados ao segmento podem ser “promissores”.

Gilberto Lins explicou que o porto está em processo de expansão e investimentos são bem-vindos. “Temos uma infraestrutura moderna, eficiente e estamos localizados em uma posição estratégica para o transporte de cargas. Acreditamos que o Japão pode ser um importante parceiro para o nosso crescimento”.

Durante a visita, a comitiva japonesa conheceu as instalações do complexo portuário e a área primária – onde acontece o processo final de exportação de grãos sólidos, líquidos e demais cargas.

Eles visitaram também o Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM), cuja gestão é feita por um consórcio de duas empresas do agronegócio: a NovaAgri, pertencente ao grupo Toyota Tsusho – representantes da empresa também acompanharam o embaixador; e a CHS.

O Brasil é um dos maiores produtores de soja e milho do mundo e o Japão é um dos principais importadores desses produtos. Neste sentido, se a cooperação sair do papel, pode contribuir para o aumento das exportações brasileiras de alimentos. Em 2023, só pelo Porto do Itaqui, saíram para o mundo 26,3 milhões de toneladas de grãos sólidos (milho, soja e farelo de soja).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/02/2024

### REGIÃO SUDESTE - “OUTRAS ALTERNATIVAS DE LIGAÇÃO PLANALTO-BAIXADA SERÃO NECESSÁRIAS”, DIZ TARCÍSIO

Governador comentou que outros estudos deverão ser feitos mesmo após terceira pista da Imigrantes

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

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou que o estado já pensa em novas alternativas para a ligação Planalto-Baixada, visando o gargalo já existente no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Ele deu essa declaração após a solenidade dos 132 anos do Porto de Santos (SP), realizada na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), na última sexta-feira (4). Na ocasião, Governo Federal e Estadual anunciaram a construção em conjunto do túnel submerso que vai ligar Santos a Guarujá. A obra, orçada em cerca de R\$ 6 bilhões, terá aporte financeiro divididos entre União e Governo de São Paulo.



***Tarcísio e uma comitiva de secretários estaduais farão a partir desta segunda-feira, dia 5, uma série de encontros com empresários e executivos na Espanha, Itália e França (Crédito: Divulgação/Governo de São Paulo)***

***QUEREMOS DAR MAIS ESSA ALTERNATIVA, PARA ALIVIAR A ANCHIETA. JÁ SABENDO QUE NOVAS ALTERNATIVAS DE LIGAÇÃO PLANALTO-BAIXADA SERÃO NECESSÁRIAS"***

**TARCÍSIO DE FREITAS**  
governador de São Paulo

Apesar de o projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes já estar em seu estágio inicial, Tarcísio declarou que novas ligações deverão ser estudadas no futuro.

“Queremos dar mais essa alternativa, para aliviar a (Via) Anchieta. Já sabendo que novas alternativas de ligação Planalto-Baixada serão necessárias”, afirmou.

No mês passado, o Governo Estadual, por meio da Secretaria de Parceria em Investimentos, autorizou a concessionária Ecovias a realizar os estudos de implementação da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes.

“Vamos ter que desenvolver esse projeto de engenharia da terceira pista. Juntando o projeto e o licenciamento necessário, vamos consumir algo em torno de um ano e meio, dois anos. Para que lá na frente a gente tenha o projeto em mãos”, disse o governador.

Conforme o documento que autoriza o início dos estudos de engenharia da nova rodovia, o estado determinou que a concessionária terá de planejar um traçado que permita o fluxo de veículos de passeio, ônibus e caminhões, simultaneamente.

Atualmente, caminhões que se direcionam ao Porto de Santos têm como opção rodoviária a Via Anchieta, rodovia construída na década de 1940, e que já vem encontrando gargalos nos últimos anos. Atualmente, a rodovia recebe de 12 a 14 mil caminhões por dia.

O anúncio da terceira pista foi feito por Tarcísio, em dezembro passado, durante sua participação em uma audiência pública ocorrida na Assembleia Legislativa que discutiu os desafios e melhorias para as rodovias concedidas, promovida pela deputada estadual Solange Freitas (União Brasil).

### **Missão internacional**

A partir desta segunda-feira (5), Tarcísio de Freitas e uma comitiva de secretários estaduais farão a primeira missão internacional do Governo Estadual em 2024. Será uma série de encontros com empresários e executivos na Espanha, Itália e França.

Segundo anunciou o governador, uma das reuniões já marcadas será com executivos da empresa controladora da concessionária EcoRodovias. O projeto da 3ª pista estará em pauta, revelou o governador.

Outro projeto de infraestrutura que será apresentado no Roadshow será o túnel Santos-Guarujá. Tarcísio explicou que há empresas e operadores da Europa que possuem experiência e com trabalhos renomados com este tipo de obra.

“A ideia é mobilizar operadores lá fora para esses projetos que virão. Como temos uma agenda extensa, uma programação intensa de investimentos que vão ser desencadeados esses anos, precisamos mobilizar o mercado desde já para não perder ‘timing’, para que nessa competição, que é global, a gente possa trazer o capital para cá. Ter habilidade para trazer esses investimentos”, comentou.

Conforme anunciou o governo do Estado, a missão começa hoje, com três encontros em Madri, capital da Espanha. Amanhã, serão duas reuniões em Milão, capital da Itália.

Por fim, a comitiva de São Paulo terá encontros na quarta, quinta e sexta-feira, todos eles em Paris, capital da França.

O Governo do Estado tem prevista a realização de 13 leilões ao longo de 2024. Entre eles, estão o Trem Intercidades Eixo Norte, que vai ligar a cidade de São Paulo a Campinas, já no dia 29 de fevereiro, e concessões e parcerias de infraestrutura rodoviária e ferroviária, além das desestatizações da Sabesp e da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 05/02/2024

## REGIÃO SUL - ANTAQ APROVA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DE TERMINAL EM ITAJAÍ

Desde a saída da APM Terminals, porto catarinense parou de movimentar contêineres  
Por YOUSEFE SIPP [yousefe.sipp@redebene.com.br](mailto:yousefe.sipp@redebene.com.br)



**A queda na movimentação em Itajaí tem afetado a economia local, impactando o rendimento dos trabalhadores que operam por escala e reduzindo a arrecadação do município**

**TRABALHAMOS PARA GARANTIR A EFICIÊNCIA DESSE PROCESSO, ESPECIALMENTE PARA AQUELES QUE BUSCAM O CRESCIMENTO E A RETOMADA DO PORTO DE ITAJAÍ O MAIS RÁPIDO POSSÍVEL”**

**WILSON LIMA FILHO**  
diretor da Antaq

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, na última quinta-feira (1), a realização de audiência e consulta pública para o processo de concessão de um terminal de contêineres localizado no Porto de Itajaí (SC).

As fases de participação social ocorrem antes do leilão, com o propósito de reunir contribuições para a melhoria de documentos técnicos e jurídicos ligados à licitação.

O processo integra a iniciativa para realizar um novo leilão de concessão, com um prazo de 35 anos, já que desde o término do prazo regular de arrendamento da multinacional APM Terminals, no ano passado, o Porto de Itajaí não movimentava contêineres, recebendo apenas carga geral, como veículos.

O diretor Wilson Lima Filho, relator do processo, enfatizou os esforços da Agência para agilizar o retorno das atividades portuárias. “Trabalhamos para garantir a eficiência desse processo, especialmente para aqueles que buscam o crescimento e a retomada do Porto de Itajaí o mais rápido possível.”

A medida foi aprovada durante a 558ª Reunião Ordinária da Diretoria da Antaq. No encontro, foram aceitas sugestões do revisor, Alber Vasconcelos, com o intuito de reavaliar, durante a consulta pública, a proposta de aplicação do preço máximo, destacando-se por ser uma licitação que abrange tanto a área de concessão quanto o acesso aquaviário.

A queda na movimentação do Porto de Itajaí tem afetado a economia local, impactando o rendimento dos trabalhadores portuários que operam por escala e reduzindo a arrecadação do município.

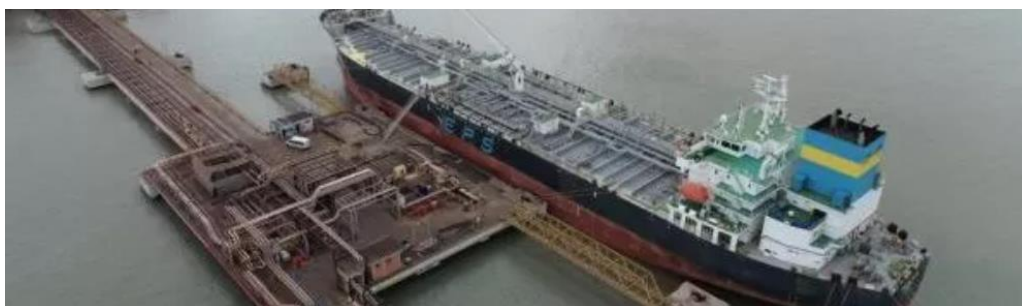
*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 05/02/2024*

## REGIÃO NORDESTE - APÓS VOLTAR A MOVIMENTAR ALUMÍNIO, PORTO DO ITAQUI REALIZA SEGUNDA OPERAÇÃO

Foram embarcadas 12 mil toneladas de lingotes de alumínio no navio Star Toscana

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



*Para o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins, o retorno da carga de alumínio reforçou o potencial econômico do estado e a capacidade do Itaqui em atender às demandas do mercado. Divulgação/Porto do Itaqui*

Após voltar a movimentar alumínio, no fim do ano passado, o Porto do Itaqui (MA) realizou a segunda operação de exportação do produto no dia 1 de fevereiro.

Foram embarcadas 12 mil toneladas de lingotes de alumínio no navio Star Toscana, em uma operação complexa que envolve cargas especiais, conduzida pela G5 Logística.

Os trabalhos tiveram, de forma simultânea, duas equipes a bordo, guindastes, 70 profissionais da G5 Logística divididos em turnos, 18 capatazes, 18 estivadores do OGMO e 3 conferentes.

Para aumentar a eficiência, a carga foi previamente armazenada no pátio I do porto, até ser embarcada no navio, que estava atracado no berço 103.

Para o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins, o retorno da carga de alumínio reforçou o potencial econômico do estado e a capacidade do Itaqui em atender às demandas do mercado “com excelência, atraindo novos investimentos e impulsionando a economia local, consolidando assim, parcerias estratégicas para o desenvolvimento sustentável da região”.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 05/02/2024*

## REGIÃO NORDESTE - AUDIÊNCIA PÚBLICA VAI DISCUTIR VIABILIDADE DE CABOTAGEM NO PORTO DE NATAL

Intenção é que complexo não fique limitado às operações sazonais de frutas

*Por VANESSA PIMENTEL [vanessa.pimentel@redebnews.com.br](mailto:vanessa.pimentel@redebnews.com.br)*

A Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte (ALRN) quer realizar, ainda no primeiro semestre deste ano, uma audiência pública para discutir quais investimentos são necessários para viabilizar operações de cabotagem no Porto de Natal (RN). O objetivo é aumentar a participação do complexo

nas atividades portuárias, que hoje é limitada às operações sazonais de frutas, no período de setembro a janeiro.



**O objetivo é aumentar a participação do Porto de Natal nas atividades portuárias, que hoje é limitada às operações sazonais de frutas, no período de setembro a janeiro. Divulgação**

Na última quinta-feira (1), uma reunião foi realizada entre o presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Setor Pesqueiro, deputado estadual Ubaldo Fernandes (PSDB), e sindicatos que representam os trabalhadores portuários avulsos. A categoria tem reivindicado investimentos no terminal potiguar para que as escalas sejam mais frequentes e, conseqüentemente, o sustento seja garantido.

Os sindicatos explicam que na década de 80 o Porto de Natal viveu um período de ápice porque escoava os equipamentos da Petrobras, como tubulações e máquinas, mas depois que a empresa passou a movimentar esses produtos pelos portos do Ceará, o cenário mudou. Para a categoria, o ideal é que a Petrobras voltasse a escoar pelo menos 30% de suas cargas pelo Porto de Natal.

Ubaldo disse que pretende agendar encontros para discutir a pauta com representantes da bancada federal, do governo do estado, com o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, e da Federação das Indústrias do Rio Grande do Norte. O deputado afirmou que assim que as agendas das autoridades estiverem disponíveis, a audiência pública será marcada.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 05/02/2024**

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - EM BUSCA DE UMA INFRAESTRUTURA RESILIENTE



### 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

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)



A união por objetivos compartilhados é o mínimo que se espera de uma sociedade, pois nela há ganho para todos, enquanto na divisão, há vitória para um lado e derrota para o outro. O



entendimento desta simples filosofia deveria nos fazer olhar para um projeto de país e de regiões, compartilhados pela sociedade. O problema surge quando somos brasileiros ganhando e outros brasileiros perdendo, pois chegaremos a um jogo pior do que a soma zero, pois será um jogo que mesmo que ganhemos, o resultado será a perda. Este é o cenário atual da infraestrutura na Amazônia.

Superar este comportamento secular é o grande desafio contemporâneo para a construção de infraestruturas na região amazônica, pois perdemos a capacidade de dialogar para criar um projeto conjunto de país. Mesmo depois de tantas lições e desperdícios no período 2013-2023, onde tivemos outra década perdida, ainda não conseguimos perceber que um projeto de país depende da união por um conjunto de causas comuns, que envolverão mais formalismo, mais investimentos, mais educação, mais tecnologia, ao invés de um regresso a um primitivismo destruidor.

A resiliência ganhou fama nos últimos anos como um adjetivo do comportamento profissional, mesmo que derivada da ciência dos materiais, onde uma peça pode voltar ao seu estado “normal” depois de submetida a uma tensão. No Amazonas, possuímos quase nenhuma infraestrutura, que está muito aquém do necessário e está nela uma das grandes deficiências regionais para a criação de condições de crescimento.

O fenômeno da seca de 2023 na região Amazônica, que insiste em não nos deixar, demonstra o quanto precisaremos repensar de nossa infraestrutura para enfrentar o aquecimento global e as novas oportunidades de produtos para o Polo Industrial de Manaus, que possui muitas oportunidades no continuar da reforma tributária e das novas demandas globais por produtos de base tecnológica e biotecnológica. Podemos criar na Amazônia as condições de fatores que favoreçam veículos autônomos transitando nas rodovias ou drones como veículos de monitoramento, bem como um espaço para uma futura indústria de semicondutores, que já foi debatida em outros momentos.

Há um espaço expressivo para uma infraestrutura sustentável na Amazônia. Precisamos encontrar um caminho de novos métodos construtivos e de gestão que não visem a destruição da floresta. A infraestrutura que a Amazônia precisa no século XXI necessita ser resiliente ao aquecimento global e compatível com as necessidades das multiplicidades de possibilidades da bioeconomia e da alta tecnologia, desfavorecendo as rotas e os arcos de desmatamento que convivemos no passado. Os efeitos nefastos poderão ser contornados com a construção de alta tecnologia nacional para monitoramento e proteção do delicado ecossistema. Há uma bela rota de desenvolvimento em várias dimensões, se encontrarmos este projeto conjunto de país.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 05/02/2024**



## **O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP**

### **PORTO CATARINENSE INVESTE R\$ 1 BILHÃO PARA RECEBER OS MAIORES NAVIOS DO MUNDO, DE ATÉ 400 METROS**

**Informações: Revista Ferroviária (05 de fevereiro de 2024)**

Estadão – Dona de autorização para operar o maior terminal de contêineres do Sul do Brasil, no Porto de Navegantes, em Santa Catarina, e menor apenas do que os de Santos (SP), a Portonave começou, em janeiro, uma obra orçada em R\$ 1 bilhão em seu cais. O investimento tem como objetivo tornar o porto capaz de receber navios de até 400 metros de comprimento, que são os maiores em circulação transportando cargas pelo mundo. Nesse espaço, cabem quase quatro gramados do Maracanã e 24 mil TEUs, a unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés (6,09 metros), o padrão da indústria.





Para se ter a dimensão do porte desses navios, na quinta-feira, 1º, desembarcou no Porto de Santos o maior cargueiro que já chegou ao País, o MSC Natasha XIII, construído em 2018, com 366 metros de comprimento, e capacidade de 14,4 mil TEUs. Na última semana, também foi notícia o início da viagem do Icon of the Seas, o maior navio de cruzeiro do mundo, que tem 365 metros, que saiu de Miami, Flórida, no sábado, 27. Já a Vale, nos últimos anos, passou a operar supernavios de minério, que são graneleiros com capacidade de suportar mais peso que uma embarcação de contêineres, mas que não ultrapassam os 362 metros de comprimento.

Na Portonave, em Navegantes, o maior navio a já atracar foi o APL Yangshan, do armador CMA CGM, com 347 m de comprimento e capacidade de 10.800 TEUs. “Essa é a nossa capacidade atual. Precisamos capacitar o nosso terminal para receber a geração de navios de 366 metros. Então, estamos adequando já para até 400 metros”, afirma o diretor-superintendente da Portonave, Osmari de Castilho Ribas. “Os navios de 400 metros não devem chegar em curto prazo, mas temos de olhar para o longo prazo. Temos autorização do terminal, não uma concessão ou arrendamento, e ela se renova automaticamente a cada 25 anos.” A Portonave começou a operar em 2007, como o primeiro terminal privado de contêineres do País.

As obras atuais, as maiores, desde o início do seu negócio, devem levar 27 meses e serão executadas em duas fases. Enquanto um lado, de 450 metros, do porto estará em obras, o outro seguirá em operação normalmente, para não comprometer fortemente as atividades. “Esse mercado exige investimentos permanentes em infraestrutura”, diz Ribas. O Porto de Santos também está em ciclo de investimentos para permitir a atracagem de navios de 400 metros.

Obras como essas envolvem não apenas a infraestrutura portuária, mas também demandam dragagem para aprofundamento dos canais, já que as embarcações de maior porte possuem também um maior calado – a parte do casco que fica submersa.

Segundo informações do Ministério de Portos e Aeroportos, atualmente 19 portos brasileiros estão aptos para receber navios com mais de 300 metros – incluindo Santos, Navegantes, Paranaguá, Pecém, Fortaleza, Suape e Açu -, além de alguns terminais aquaviários da Transpetro, subsidiária da Petrobras para logística e transportes.

O Porto de São Sebastião (SP), por exemplo, ainda não recebe navios com este comprimento, porém, na modelagem para o seu futuro arrendamento, está previsto o investimento para construção de novo berço de atracação que será capaz de receber navios de até 400 metros, informa o Ministério. Já o Porto do Rio de Janeiro iniciou em dezembro a dragagem que permitirá receber navios de 366 metros. Já o Porto de Fortaleza Docas (CE), que recebe atualmente embarcações de até 300 metros, contratou estudos para indicar a viabilidade e quais obras precisarão ser realizada para uma ampliação da capacidade.

Todos esses possíveis investimentos serão beneficiados pela renovação até 2028 do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), anunciada pelo governo na terça-feira, 23. O programa pode representar uma desoneração de até R\$ 5 bilhões em um período de cinco anos, segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Implementado em 2004, o Reporto isenta empresas do pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e do Imposto de Importação. A previsão era que os benefícios fiscais seriam extintos no ano passado.

“Foi importante essa prorrogação para os investimentos acontecerem, até para não se inibir os aportes. Pelo mundo, não se tributa investimentos em infraestrutura. Essa é até a espinha dorsal da reforma tributária”, diz o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva. “Além disso, o Reporto tem um impacto de menos de 1% nos gastos fiscais federais.”



Para a ABTP, esses incentivos são necessários para que os investimentos no setor portuário alcancem a meta de R\$ 54,8 bilhões, até 2026, prevista no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Em torno de R\$ 44 bilhões deste valor seriam relacionados a investimentos privados.

### Operações em Navegantes

A Portonave é controlada em sua totalidade, desde 2017, pela empresa suíça de transportes marítimos MSC. Naquele ano, por meio de sua controlada Terminal Investment Limited (TIL), a companhia europeia comprou os 50% de participação na Portonave que pertenciam ao grupo brasileiro Triunfo Participações e Investimentos.

A Portonave ganhou em 2001 a autorização para operar o Porto de Navegantes, o maior terminal portuário privado do País, e que fica atrás apenas dos terminais do Porto de Santos. Entre janeiro e novembro de 2023, ela representou 15,4% do mercado de movimentação de contêineres no Brasil, segundo a consultoria especializada no modal marítimo Datamar.

Para conseguir isso, o porto movimentou 1,3 milhão de TEUs no ano inteiro, o que representou um crescimento de 10% em relação a 2022. O resultado recorde para o terminal foi alcançado mesmo após as fortes chuvas ocorridas no Sul, em outubro e novembro, terem obrigado a operação a ser interrompida por mais de 20 dias.

Em exportações, a Portonave registrou a terceira maior movimentação do ano, atrás de Santos e Paranaguá, e, em importações, perdeu apenas para Santos. A China e os Estados Unidos foram tanto os principais destinos para exportações quanto as origens de importações. O pódio foi completado pelo México, em exportações, e pela Colômbia, em importações.

No ano passado, os principais produtos de exportação foram madeiras e seus derivados (41%), carnes congeladas e seus derivados (32%) e papel (5%). Na importação, a Portonave recebeu principalmente plásticos e derivados (17%), têxteis (11%) e maquinário (10%), muito disso utilizado pela indústria catarinense.

Além de contêineres, a Portonave movimentou cargas especiais, como motores, lanchas e até mesmo aviões. Foram três operações de caças suecos Gripen F-39, encomendados pela Força Aérea Brasileira (FAB). A proximidade, a apenas 10 minutos de trajeto, do Aeroporto de Navegantes possibilitou a escolha do porto para receber essas cargas.

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

*Data: 05/02/2024*

## ETIÓPIA PROIBIRÁ IMPORTAÇÃO DE CARROS A GASOLINA PARA FOCAR SÓ EM ELÉTRICOS

*Informações: Inside EVS (05 de fevereiro de 2024)*

País africano tem fatura de energia elétrica e planeja se livrar da dependência do petróleo estrangeiro

Em decisão considerada surpreendente, o Ministro dos Transportes e Logística da Etiópia, Alemu Sime, anunciou no apagar de luzes de janeiro que o país africano proibirá completamente a importação de veículos tradicionais com motores a combustão. De acordo com o anúncio, a ação faz parte de projeto estratégico do governo no segmento energético e, na prática, permitirá a importação unicamente de veículos elétricos.

“O governo decidiu não importar carros a gasolina para a Etiópia, abrindo espaço somente para modelos elétricos”, diz o comunicado oficial. Uma das razões para a decisão é o fato de a Etiópia não produzir combustível para seu próprio abastecimento, sendo obrigada a importar diesel e gasolina utilizando grandes quantidades de moeda estrangeira. Como as reservas internas em dólar são limitadas, toda a operação acaba sendo prejudicial para o país.



Ao mesmo tempo em que depende do petróleo estrangeiro, a Etiópia produz eletricidade em abundância e a partir de fontes renováveis. A rede hidroelétrica do país é responsável por 95,8% da produção nacional e com custos bem inferiores aos combustíveis fósseis. A ideia do governo é aproveitar as próprias vantagens comparativas do país para se livrar da dependência do petróleo e, ao mesmo tempo, reduzir os índices de emissões. Centro de carregamento da Mercedes-Benz na sede da Mercedes-Benz USA em Sandy Springs, Geórgia

O desafio agora é criar uma rede minimamente estruturada de abastecimento, já que a realidade do país no campo da eletrificação ainda é incipiente. O governo prometeu trabalhar na implantação de uma rede de carregamento, embora não tenha dado detalhes sobre investimentos ou datas. Além disso, não especificou quando será implementada a proibição de importação de automóveis com motores de combustão, embora a decisão já tenha sido tomada.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 05/02/2024**

## **AGRONEGÓCIO BRASILEIRO GANHA ACESSO A 87 NOVOS MERCADOS**

**Informações: FORBES (05 de fevereiro de 2024)**

*Ministério da Agricultura encerrou janeiro com recorde de aberturas, em países como Botsuana, Filipinas e Paquistão*

O mês de janeiro foi marcado por grandes avanços em acordos comerciais, impulsionando a exportação de uma variedade ampliada de produtos do agronegócio brasileiro. De acordo com balanço divulgado pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura e Pecuária (SCRI/Mapa), o ano já registrou a abertura de nove novos mercados em cinco países diferentes.

A expansão alcançou três continentes, beneficiando países como Botsuana na África, Estados Unidos e México na América, além de Filipinas e Paquistão na Ásia. A diversidade de produtos agora aptos à exportação inclui embriões e sêmen bovino, alevinos de tilápia, gelatina, colágeno, bovinos vivos e produtos do setor de reciclagem animal.

Janeiro deste ano estabeleceu mais um recorde de aberturas de mercados nos últimos cinco anos, superando 2018 com oito aberturas. No ano passado todo, com a marca histórica de 78 novos mercados em 39 países, o mês de janeiro havia registrado cinco.

“É um pedido do presidente Lula e do ministro Carlos Fávaro para que possamos ampliar ainda mais a quantidade de produtos oferecidos pelo Brasil no mercado internacional, acessando inclusive destinos inéditos. Desde 2023, já alcançamos 87 mercados em 43 países”, afirmou Roberto Perosa, secretário de Comércio e Relações Internacionais.

A expansão de mercados internacionais tem sido um fator importante no crescimento das exportações brasileiras. No ano de 2023, o agronegócio desempenhou um papel primordial, representando 49% do total das exportações do país. A receita gerada pelo setor alcançou a marca de US\$ 166,55 bilhões, registrando um aumento de US\$ 7,68 bilhões, ou 4,8%, em comparação com o ano anterior, 2022.

### **Ministro debate orgânicos**

Nesta terça-feira (30), o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, promoveu reunião para debater alternativas para fomentar e fortalecer o mercado de orgânicos brasileiros. O encontro contou com a presença da equipe técnica do Mapa e do Joe Valle, proprietário da Fazenda Malunga, uma das maiores produtoras de hortaliças orgânicas da América Latina.

Em discurso, o ministro Fávaro destacou o potencial do Brasil e ditou tópicos que precisam de incentivos. “Temos capacidade para consolidar o Brasil como líder mundial quando falarmos de orgânicos. Precisamos modernizar nossa legislação, modernizar procedimentos e ampliar o uso de tecnologias no campo brasileiro, para que o setor cresça cada vez mais”, destacou.



Na ocasião, foram abordadas possíveis soluções para aperfeiçoar a atual legislação, com foco em agilizar processos, como por exemplo, o de certificação. Também foi levantada a oportunidade de fazer acordos com países parceiros para equivalência de produtos orgânicos, para facilitar a compra e a venda de produtos da categoria.

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

*Data: 05/02/2024*

## **GOVERNO DE SP ANUNCIA TÚNEL IMERSO SANTOS-GUARUJÁ EM PARCERIA COM GOVERNO FEDERAL**

*Informações: Governo do Estado de São Paulo (05 de fevereiro de 2024)*

*Tarcísio de Freitas confirma projeto no 132º aniversário do Porto de Santos e atende pleito de quase um século da Baixada Santista*

O Governo de São Paulo e o Governo Federal anunciaram nesta sexta-feira (2) o lançamento do projeto do túnel imerso Santos-Guarujá, que será executado por meio de parceria público-privada (PPP) e investimento de R\$ 5,9 bilhões. O anúncio foi feito pelo governador Tarcísio de Freitas e pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante a comemoração dos 132 anos do Porto de Santos.

“Estamos celebrando uma parceria para entregar à Baixada Santista algo que é desejado, pelos primeiros registros, há cem anos: o túnel Santos-Guarujá. Nós vamos tornar este sonho uma realidade e fazer esse túnel sair do papel. A gente está falando de cerca de R\$ 6 bilhões em investimentos. Imaginem o que isto vai representar em ganho de tempo de viagem, produtividade, a quantidade de empregos gerados para trabalhadores que vão levar o sustento para casa. Está na hora, realmente, de celebrar o que é histórico. O que importa é enxergar o verdadeiro interesse público e que temos que fazer a diferença pelo cidadão”, disse Tarcísio.

Qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP) e integrado ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o projeto prevê aporte público de R\$ 5,1 bilhões em investimento dividido igualmente entre o Governo de São Paulo e a União, além da participação da iniciativa privada.

O Governo de São Paulo também já iniciou o processo para emissão de nova licença prévia antes da realização do leilão, que está previsto para o segundo semestre deste ano. A consulta pública deve ser lançada em março.

Como será

O projeto foi desenvolvido pelo Governo de São Paulo e prevê a ligação seca entre Santos e Guarujá, com extensão total de 1,5 km, por meio de um túnel imerso de 870 metros, por baixo do canal portuário. O trecho vai ligar as regiões de Outeirinhos e Macuco, em Santos, ao bairro Vicente de Carvalho, em Guarujá.

O empreendimento prevê uma ciclovia, passagem para pedestres e três faixas de rolamento por sentido, sendo uma adaptável ao VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).

O túnel será composto por seis módulos de concreto pré-moldado. Eles serão construídos em uma doca seca e transportados por flutuação até o local onde o leito do canal será preparado. Assim, os módulos serão imersos, encaixados e fixados para concluir a estrutura.

O projeto terá grande impacto positivo no sistema viário dos municípios, principalmente na alta temporada. O túnel vai reduzir o tempo de deslocamento entre as duas cidades em cerca de 50 minutos, desafogar a Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055) e liberar o canal do porto para uso prioritário de navios de carga e de passageiros.

Diariamente, o túnel vai beneficiar cerca de 28 mil usuários do sistema de catraias e balsas – a estimativa é de redução de 70% da demanda da balsa da Ponta da Praia. Também vai garantir

acesso mais rápido de caminhões aos dois terminais portuários, reduzindo em 53% a emissão veicular de dióxido de carbono.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 05/02/2024



## JORNAL O GLOBO – RJ

### LIRA ENVIA RECADOS AO GOVERNO LULA E DIZ QUE ORÇAMENTO 'PERTENCE A TODOS', NÃO SÓ AO EXECUTIVO

Presidente da Câmara diz que parlamentares não foram eleitos apenas para 'carimbar' decisões do governo; veto de Lula a emendas de comissão incomodou congressistas

Por Bernardo Lima, Victoria Abel, Camila Turtelli e Bruno Góes — Brasília



Arthur Lira durante sessão do Congresso — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

Em discurso na abertura do ano Legislativo, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), enviou recados ao governo Lula e disse que "errará" aquele que apostar na omissão da Casa neste ano. Ao citar a queda de braço pelo controle do Orçamento, o parlamentar disse que a peça orçamentária "pertence a todos, não só ao Executivo", num sinal de descontentamento com vetos feitos pelo presidente ao que

havia sido aprovado pelo Congresso no ano passado.

Ao sancionar a Lei Orçamentária Anual (LOA), no mês passado, Lula cortou R\$ 5,6 bilhões em emendas de comissão, uma das modalidades de indicação dos congressistas. Parlamentares ameaçam derrubar a decisão do presidente para recompor os valores.

#### Os recados de Lira:

- 'Orçamento de todos': Em sinal de descontentamento com vetos feitos por Lula a emendas de comissão, Lira disse que parlamentares não são meros carimbadores de decisões do Executivo e conhecem as necessidades de pequenas cidades;
- Agenda econômica: Apesar das farpas em relação ao Orçamento, Lira se comprometeu em avançar com propostas da área econômica defendidas pelo governo, como a regulamentação da reforma tributária e a chamada "Pauta Verde";
- Cumprimento de acordos: Em meio a um racha com o ministro Alexandre Padilha, das Relações Institucionais, Lira cobrou "cumprimento de acordos" por parte do governo. O desentendimento se deu por causa da destinação de emendas parlamentares;
- Sem 'inércia': Lira também disse que "errará" quem apostar na omissão do Congresso por causa do ano eleitoral, que costuma esvaziar a Casa no segundo semestre, quando deputados e senadores ficam em seus estados para ajudar nas campanhas de aliados.

Esse foi o segundo revés imposto pelo presidente em relação às emendas parlamentares. Antes, Lula já havia barrado um dispositivo que criava um calendário para a liberação desses valores, que havia sido incluído na Lei de Diretrizes Orçamentária (LDO).

— Fundamental também lembrar que nossa Constituição garante ao poder Legislativo o direito de discutir, modificar, emendar, para somente aí, aprovar a peça orçamentária oriunda do poder Executivo. Não fomos eleitos, nenhum de nós, para carimbar. Não é isso que o povo brasileiro espera de nós. O Orçamento da União pertence a todos e todas e não apenas ao Executivo, porque

se assim fosse, a Constituição não determinaria a necessária participação do poder Legislativo em sua confecção e final aprovação — disse Lira.

### 'Não gastam sola de sapato'

Em outra crítica à decisão do governo de cortar parte de emendas, o deputado ainda disse que são eles, parlamentares, os que percorrem pequenos municípios para saberem suas necessidades, não burocratas técnicos que "não gastam sola de sapato".

— O Orçamento é de todos e todas brasileiros e brasileira. Não é e nem pode ser de autoria exclusiva do poder Executivo e muito menos de uma burocracia técnica, que apesar de seu preparo que não discuto, não foi eleita para escolher as prioridades da nação e não gasta a sola do sapato percorrendo os pequenos municípios brasileiros como nós, parlamentares e deputados.

### 'Respeito a acordos'

Em seguida, o presidente da Câmara cobrou respeito a acordos firmados pelo governo com os parlamentares e citou, como exemplo, a decisão do governo de editar uma MP para revogar a prorrogação da desoneração da folha de pagamento até 2027. A medida foi publicada nos últimos dias do ano passado e, segundo o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), será retirada pelo governo. Caso contrário, poderia também ser derrubada pelos parlamentares.

— Boa política se apoia num pilar essencial: no respeito a acordos firmados e compromisso a palavra empenhada. Por nos mantermos fiéis à boa política é que exigimos como natural contrapartida respeito a decisões e fiel cumprimento a acordos firmados com o Parlamento.



*O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), à esquerda, troca afagos com o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa (centro). O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha (dir.), fica escanteado — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo*

### Ano eleitoral

Lira ainda afirmou que "errará" aquele que apostar na omissão do Congresso por causa do ano eleitoral, que costuma esvaziar a Casa no segundo semestre, quando deputados e senadores ficam em seus estados para ajudar nas campanhas de aliados.

— Errará quem aposta em suposta inércia desta Câmara, seja por causa de eleições municipais e para eleições da mesa diretora no ano que vem. Errará quem aposta na omissão desta Casa por uma suposta disputa entre Congresso e Poder Executivo — disse ele. — Não subestime essa Mesa Diretora, não subestime os membros deste parlamento.

### Sem conversa com Padilha

Como mostrou O GLOBO, Lira cortou o diálogo com o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, articulador político do governo. Os dois não se falam desde o fim do ano passado. O estopim para o rompimento, segundo aliados do presidente da Câmara, foi a edição de uma portaria do governo que prevê novas regras para liberação de recursos apadrinhados por parlamentares na área da Saúde. A nova norma, que entrou em vigor em dezembro, condiciona transferências à aprovação de um colegiado formado por gestores estaduais e municipais do SUS em cada estado. Nesta segunda-feira, Padilha minimizou o distanciamento de Lira e diz que 'o governo nunca rompeu nem romperá com o Congresso'.

Lula foi avisado ainda em dezembro por Lira que não havia mais diálogo com Padilha, seja sobre a liberação de emendas ou sobre a tramitação de projetos. Desde então, Lira elegeu como interlocutores o líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), o ministro da Casa Civil, Rui Costa, e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para tratar de assuntos de interesse do Palácio do Planalto. Foi o chefe da Casa Civil, por exemplo, quem avisou ao presidente da Câmara que Lula vetaria R\$ 5,6 bilhões do valor aprovado para emendas de comissão no Orçamento deste ano.



### **Pacheco elenca prioridades**

Após o discurso de Lira, foi a vez de Pacheco discursar na abertura do ano Legislativo e elencou as prioridades do Congresso para 2024: os projetos da área econômica, como a regulamentação da reforma tributária; a regulamentação da Inteligência Artificial, que será apreciada até abril; e propostas que preveem a revisão de decisões monocráticas do Supremo Tribunal Federal (STF), bem como a que estabelece mandato para ministros da Corte.

Em meio a operações da Polícia Federal envolvendo parlamentares, Pacheco defendeu a "autonomia parlamentar" e a "liberdade de expressão". O senador vem sendo cobrado por parlamentares de oposição após ações de busca e apreensão envolvendo o deputado federal Alexandre Ramagem (PL-RJ).

— Diante desses desafios históricos e contemporâneos, caras e caros colegas, mais do que nunca se faz necessário o fortalecimento da autonomia parlamentar. Proteger os mandatos parlamentares é proteger as liberdades. Liberdade de consciência, liberdade religiosa, liberdade de imprensa. Proteger a tão necessária liberdade de expressão, que não se confunde com liberdade de agressão — disse Pacheco.

### **Discursos repercutem no plenário**

No plenário do Congresso, deputados que acompanhavam os discursos vibraram quando Lira disse para o governo "não subestimar" os integrantes do parlamento. A sessão contou com a presença de ministros de Lula, como Padilha, Rui Costa, Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Celso Sabino (Turismo).

— Foi um recado forte de independência do Congresso. Tanto de Lira quanto de Pacheco. Discurso do presidente Lira com mais cara de Câmara. Pacheco com mais cara de Senado. Ficou claro que o governo não vai ter como reverter em situações como desoneração, Perse e vetos do Orçamento — disse o senador Efraim Filho (União-PB), líder do partido no Senado.

O duro discurso do presidente da Câmara foi comemorado por parlamentares da oposição. Uma roda de deputados que coletava assinaturas para a recondução do deputado Altineu Cortês (PL-RJ) para a liderança de sua bancada na Casa — a maior de todas, com 99 deputados — era a mais animada. Os gritos entusiasmados do deputado Coronel Chrisóstomo (PL-RO), chegaram a assustar os colegas.

O deputado Sóstenes Cavalcante (PL-RJ) viu no discurso de Lira parte da resposta institucional de "defesa do parlamento" que a oposição pediu a ele após as operações da Polícia Federal que atingiram os deputados Carlos Jordy (PL-RJ) e Alexandre Ramagem (PL-RJ).

Já as citações sobre o Orçamento provocaram dúvidas. O deputado Girão (PL-RN) disse que era sobre o veto de Lula às emendas de comissão. O relator da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), Danilo Forte, retrucou:

—É sobre o calendário de emendas!

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 05/02/2024*

### **'O REMESSA CONFORME ESTÁ FUNCIONANDO BEM. A QUESTÃO DO CONTRABANDO ACABOU', DIZ HADDAD**

Ministro afirma, porém, que vai discutir melhor solução para demanda pela volta da cobrança de impostos de importados

*Por Ana Flávia Pilar — Rio de Janeiro*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que existe uma "movimentação" no Congresso Nacional em relação a cobrança de impostos sobre remessas estrangeiras, enviadas por plataformas

de comércio eletrônico. De acordo com Haddad, o governo vai discutir, junto ao Legislativo e ao Judiciário, a melhor solução para esse problema:



**O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Washington Costa/MF**

— Tem uma ação direta de inconstitucionalidade que está sendo avaliada pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional. E tem também uma movimentação no Congresso em relação a isso. Nós vamos discutir Executivo, Legislativo e Judiciário qual a melhor solução para isso. Mas o remessa conforme está funcionando bem, as remessas caíram muito. A questão do contrabando, que envolvia até remessa de drogas, acabou —

disse o ministro.

A declaração foi feita nesta segunda-feira durante conversa com jornalistas, após evento privado com economistas da Fundação Getúlio Vargas (FGV), no Rio de Janeiro.

No segundo semestre de 2023, o governo implementou o programa Remessa Conforme, iniciativa do Ministério da Fazenda para regularizar as remessas internacionais entregues por meio de plataformas online como Shein, Shopee e AliExpress.

O programa permite que as mercadorias sejam despachadas mais rapidamente. As empresas credenciadas no Remessa Conforme, de forma voluntária, têm o imposto de importação zerado nas compras de até US\$ 50.

Antes, essa taxa era de 60% do valor, com isenção apenas para os envios realizados entre pessoas físicas. Agora, a isenção é estendida aos envios realizados por empresas para pessoas físicas.

A proposta do governo é antecipar o pagamento de impostos. Assim, a Receita Federal pode checar se alguma remessa apresenta incompatibilidade e liberar de imediato as compras consideradas de baixo risco.

Desde o início do Remessa Conforme, empresas nacionais de varejo pressionam Haddad para acabar com a possibilidade de isenção, acusando cenário de concorrência “injusta” com empresas internacionais.

Na semana passada, o secretário da Receita, Robinson Barreirinhas, afirmou que o governo avalia a retomada do imposto de importação e aguarda estudo com dados do setor.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 05/02/2024**

## INVESTIMENTO ESTRANGEIRO NO BRASIL TEM QUEDA DE US\$ 12,6 BILHÕES NO PRIMEIRO ANO DO GOVERNO LULA

No ano passado, o chamado IDP totalizou US\$ 62,0 bilhões ou 2,85% do PIB

**Por Renan Monteiro — Brasília**



**Investimento estrangeiro no Brasil tem queda de US\$ 12,6 bilhões no primeiro ano do governo Lula — Foto: Bloomberg**

Os investimentos diretos no país (IDP) totalizaram US\$ 62 bilhões de janeiro a dezembro de 2023. Foi uma queda de US\$ 12,6 bilhões em relação ao ano de 2022, quando a entrada de dólar para investimento no país foi de US\$ 74,6 bilhões.

Em proporção do Produto Interno Bruto, esse tipo de



investimento fechou o ano em 2,85% do PIB. Em 2022, era de 3,82% do PIB.

No mês de dezembro, a saída líquida (superiores às entradas) foi de US\$389 milhões, em linha com as saídas líquidas observadas em dezembro de 2022, de US\$479 milhões.

Os dados são do Banco Central do Brasil, divulgados nesta segunda-feira.

Nesta conta é considerada a participação no capital, com a entrada de recursos para a aquisição ou aumento do capital social de empresas residentes, por exemplo. Entram também nesse combo as chamadas operações intercompanhia, como a concessão de créditos pelas subsidiárias ou filiais no exterior a suas matrizes no Brasil.

A queda do Investimento Direto no País é explicada pela redução nos preços das commodities (cotadas em dólar) e também por fatores como o risco fiscal que impactam na atratividade do país.

### Entrada e saída de dólares

Além do IDP, o Banco Central mostrou que as transações correntes do Brasil - que medem a entrada e saída de dólares - acumularam déficit menor em 2023. Houve saldo negativo de US\$ 28,6 bilhões ou 1,32% do PIB.

Em 2022, o déficit no acumulado do ano chegou a US\$48,3 bilhões (2,47% do PIB) . A queda das importações e o aumento das exportações explicam esse resultado.

No ano de 2023, as exportações de bens registraram o maior valor da série histórica, US\$ 344,4 bilhões, aumento de 1,2% em relação a 2022.

Em contrapartida, as importações somaram US\$263,9 bilhões, redução de 10,9% na mesma base de comparação.

### As transações correntes consideram três dados:

- A balança comercial de produtos entre o Brasil e outros países, isto é, as exportações e importações;
- A balança de serviços das contas externas considera, sobretudo, as compras de brasileiros no exterior, incluindo gastos com importações de serviços financeiros, fretes e aluguel de equipamentos e até gastos de turismo. Esse dado normalmente é deficitário, ou seja, os brasileiros gastam mais lá fora do que os estrangeiros no Brasil;
- A renda primária é o terceiro dado e trata das remessas de dinheiro e pagamentos (lucros, juros e dividendos) que as empresas multinacionais, com filial no Brasil, enviam para o exterior. Nesse cálculo, também estão as remessas que empresas brasileiras recebem do exterior.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 05/02/2024

## INÉRCIA DE GONET ABRIU CAMINHO PARA SUSPENSÃO DA MULTA DA ODEBRECHT, AVALIAM PROCURADORES

Por *Rafael Moraes Moura — Brasília*



***O atual procurador-geral da República, Paulo Gonet, durante sua sabatina na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado — Foto: Brenno Carvalho/O Globo***

A inércia do procurador-geral da República, Paulo Gonet em relação à decisão do ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal (STF), que suspendeu os pagamentos devidos pela J&F como parte de seu acordo de leniência abriu caminho para que o ministro também suspendesse os pagamentos bilionários



previstos no acordo de leniência da antiga Odebrecht e atual Novonor. Essa é a avaliação de quatro integrantes do Ministério Público Federal (MPF) ouvidos reservadamente pela equipe da coluna ao longo dos últimos dias.

Supremo: Toffoli tem 1,4 mil casos, mas priorizou no recesso apenas multa bilionária da Odebrecht  
Veja também: Toffoli suspende pagamentos do acordo de leniência bilionário da Odebrecht com a Lava-Jato

O acordo de leniência da Odebrecht, que previa o pagamento de R\$ 3,8 bilhões em multas, foi firmado com a Operação Lava-Jato e homologado pelo então juiz federal Sergio Moro, em maio de 2017. Com a correção monetária pela taxa Selic, o valor chegaria a R\$ 8,5 bilhões ao final dos 23 anos previstos para o pagamento.

Toffoli estendeu à empreiteira o mesmo entendimento aplicado à J&F em dezembro do ano passado, quando suspendeu os pagamentos do acordo de R\$ 10, 3 bilhões firmado pelo grupo dos irmãos Batista com o MPF.

A mulher do ministro, Roberta Rangel, é advogada do grupo dos Batista. Ela atua pela empresa no litígio contra a indonésia Paper Excellence em torno da aquisição da Eldorado Celulose, inclusive assinando petições.

Para integrantes do Ministério Público, Gonet deveria ter agido imediatamente para contestar a decisão de Toffoli no caso J&F, ainda no recesso do Supremo, com o objetivo não só de priorizar a defesa da instituição e do interesse público, mas também de impedir que se abrisse uma porteira para beneficiar outras empresas, como acabou ocorrendo.

“A hesitação de Gonet em tomar alguma medida provoca um efeito cascata: o questionamento dos acordos já vigentes, o descrédito do instituto da leniência e o desencorajamento dos colegas procuradores por conta da insegurança jurídica”, resume um membro da PGR preocupado com os desdobramentos do caso.

Conforme informou o blog, a Odebrecht/Novonor usou os mesmos argumentos do grupo dos irmãos Batista para suspender o pagamento das multas até que possa examinar o material obtido pela Operação Spoofing – o ministro não fixou um prazo para a conclusão da análise.

A Odebrecht alega que a troca de mensagens entre Moro e procuradores da força-tarefa da Lava-Jato, obtidas ilegalmente pelo hacker Walter Delgatti Netto, “revelam um quadro de atuação comum de todas essas autoridades visando à derrocada da Novonor, tendo isso se dado por meio de procedimentos ilícitos”.

Ao atender aos interesses da Odebrecht, Toffoli disse ainda que teria havido conluio para “elaboração de cenário jurídico-processual-investigativo que conduzisse os investigados à adoção de medidas que melhor conviesse a tais órgãos, e não à defesa em si”.

A equipe da coluna apurou que as decisões de Toffoli e a inação de Gonet têm provocado forte descontentamento entre procuradores que atuam diretamente no combate à corrupção nas diversas instâncias do MPF em todo o país.

Para um integrante do MPF, “não há segurança jurídica para atuar” nem motivação. “Enfim, situação bem grave e complexa”, resumiu.

Um outro investigador disse ao blog que “não veremos mais acordos de leniência e colaboração como no passado”. “O sistema criminal voltou a só alcançar os PPP: pretos, pardos e pobres. Gonet deveria ter entrado no recesso com suspensão de liminar perante o Barroso (presidente do STF), seria a única chance de barrar essa violação da lei promovida por Toffoli”, afirmou.



Na opinião de um subprocurador, o momento é “de repensar se vale continuar trabalhando nesse sistema de justiça que temos”.

Conforme antecipou O GLOBO, Gonet informou a interlocutores que vai recorrer da decisão liminar de Toffoli no caso J&F – mas ainda não se sabe quando o fará.

Se de fato for adiante com o recurso, Gonet tem basicamente duas opções: entrar com um pedido de suspensão da liminar direcionado ao próprio presidente do STF, Luís Roberto Barroso, ou apresentar um recurso para que a decisão seja analisada pela Segunda Turma do STF, colegiado formado por Toffoli, Gilmar Mendes, Kassio Nunes Marques, André Mendonça e Edson Fachin.

Só que, para investigadores e fontes que acompanham de perto o caso, se o recurso parar na Segunda Turma, as chances de êxito da PGR são remotas. Isso porque Gilmar deve se aliar a Toffoli, enquanto Mendonça – defensor dos acordos de leniência – ficaria ao lado do relator da Lava-Jato, Edson Fachin, pela manutenção do valor bilionário da multa da J&F.

A peça-chave desse eventual julgamento seria, então, o ministro Kassio Nunes Marques, que já acompanhou outras vezes Gilmar Mendes para impor reverses à Lava-Jato, como no julgamento em que foi arquivada uma denúncia contra o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), por envolvimento em desvios na Petrobras.

É por conta dessas dificuldades que a PGR avalia uma alternativa – entrar com uma suspensão de liminar, para Barroso encaminhar o caso para a análise do plenário do Supremo. Lá, votam o presidente do STF, os ministros da Segunda Turma e os integrantes da Primeira Turma – Luiz Fux, Alexandre de Moraes, Cármen Lúcia e Cristiano Zanin.

Em tese, no plenário haveria mais chances de derrubar a decisão de Toffoli que na Segunda Turma. A dúvida é saber se Gonet tem real disposição para realmente enfrentar Toffoli e sair em defesa do MPF.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 05/02/2024*

## **TCU COBRA EXPLICAÇÕES DA PETROBRAS POR CONTRATO DE QUASE R\$ 500 MILHÕES**

Acordo foi firmado com Unigel para produção de fertilizantes em fábricas arrendadas pela estatal  
*Por Dimitrius Dantas e Bruno Rosa — Brasília e Rio*

O ministro Benjamin Zymler, do Tribunal de Contas da União (TCU), determinou que a Petrobras explique a assinatura de um contrato que pode causar um prejuízo de R\$ 487 milhões ao caixa da estatal, de acordo com estimativas dos técnicos da Corte, conforme revelou o colunista do GLOBO Lauro Jardim. No fim do ano passado, a Petrobras fechou acordo com a Unigel para produção de fertilizantes nas duas fábricas da petroleira que estão arrendadas para a empresa, na Bahia e em Sergipe.

De acordo com a decisão, o contrato de produção de fertilizantes foi assinado apesar de, em 2023, as duas fábricas terem sido hibernadas pela Unigel, que passa por dificuldades financeiras. Os contratos de arrendamento foram fechados em 2019, durante o governo Bolsonaro.

"A Petrobras mantém o arrendamento de suas fábricas para o grupo Unigel, conforme definido nos contratos celebrados em novembro/2019, ao mesmo tempo em que contrata o arrendatário para operacionalizar a produção de fertilizantes por oito meses. A Petrobras, neste negócio, passa a fornecer o gás e receber fertilizante, tornando-se responsável por sua comercialização, assumindo o ônus de uma operação deficitária de quase meio bilhão de reais em um período de oito meses", afirmou o ministro na decisão.

A Petrobras disse em nota que "todos os contratos e projetos são elaborados e executados seguindo todos os padrões e requisitos de governança, hierarquia decisória e responsabilidade operacional da companhia". A empresa disse ainda que a contratação não representa um empreendimento definitivo e autônomo. "Trata-se uma medida de caráter provisório que permite a continuidade da operação das plantas localizadas em Sergipe e Bahia (que pertencem à Petrobrás) por provisionais oito meses, enquanto as contratantes se engajam na primeira fase rumo a uma solução definitiva, rentável e viável para o suprimento desses produtos ao mercado brasileiro", diz a pasta.

A Petrobras diz que prestará todos os esclarecimentos e justificativas técnicas ao TCU dentro do prazo requerido.

A Unigel não respondeu.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/02/2024

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### CRIME E VIOLÊNCIA ELEVADOS AFASTAM INVESTIDORES E FAZEM BRASIL DEIXAR DE CRESCER 0,6 PONTO DO PIB

Estudo do Fundo Monetário Internacional mostra que insegurança custa caro ao País e diminui a produtividade da economia

Por Luiz Guilherme Gerbelli

Na semana passada, o Brasil se deparou com um exemplo clássico de como a violência afeta a economia. Na rua Santa Ifigênia, centro de comércio eletrônico na capital paulista, um empresário teve uma loja invadida. Vítima de um centro inseguro, calculou um prejuízo de R\$ 300 mil e decidiu fechar seu estabelecimento.

#### LOJA DE CÂMERAS DE SEGURANÇA É SAQUEADA EM SP

Comércio localizado na Rua Santa Ifigênia teve porta arrombada por dezenas de pessoas; prejuízo estimado é de R\$ 300 mil [bit.ly/49fV69j](https://bit.ly/49fV69j)

Reprodução/Câmeras de segurança



Última edição 9:58 PM · 28 de jan de 2024

Nos últimos anos, o número de estabelecimentos comerciais na região despencou. Em 10 anos, a quantidade de empresas caiu de 15 mil para cerca de 2,5 mil, de acordo com o presidente da União Santa Ifigênia, Fabio Zorzo. O movimento, claro, também tem a ver com o fortalecimento do comércio eletrônico, mas passa pela insegurança enfrentada diariamente por empresários.

“A violência, óbvio, vem atrapalhando todo o movimento da região central. Estamos perdendo empregos e empresas”, afirma Zorzo.

**ASSISTA:**

<https://twitter.com/i/status/1751771835354550416>

De fato, a insegurança tem custado caro ao desenvolvimento brasileiro. O Produto Interno

Bruto (PIB) do País poderia crescer 0,6 ponto porcentual a mais se o nível de criminalidade recuasse para o da média mundial, revela um estudo conduzido pelo Fundo Monetário Internacional (FMI).

“Considerando as nossas estimativas iniciais, elas sugerem que reduzir completamente a lacuna nas taxas de criminalidade entre o Brasil e a média mundial aumentaria o crescimento do PIB real (brasileiro) em 0,6 ponto porcentual, pelo menos por algum tempo”, afirmam Rodrigo Valdés e Rafael Machado Parente, diretor do Departamento do Hemisfério Ocidental do FMI e economista do Fundo, respectivamente.

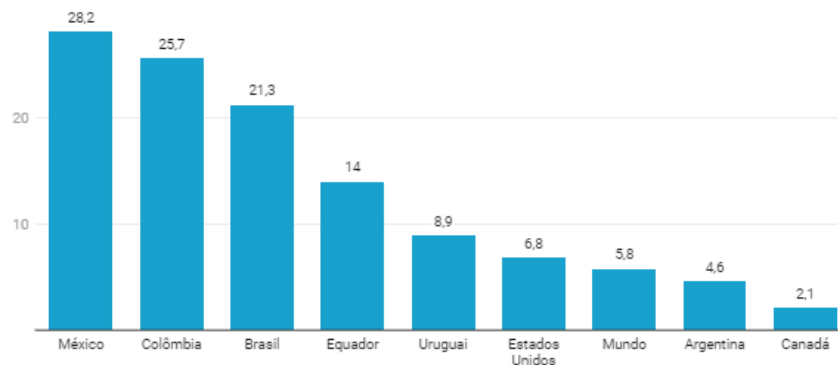
O cenário é bastante delicado para o Brasil, até mesmo quando comparado com os demais países da América Latina como um todo. Na região, a violência tem um impacto econômico um pouco menor, de 0,5 ponto porcentual. “O crime afeta diretamente a vida de milhões de pessoas, impondo grandes custos sociais”, apontam Valdés e Parente.

Nas últimas décadas, sobram exemplos de como a região sofre com a elevada criminalidade. A Colômbia foi um dos casos mais emblemáticos de enfrentamento da guerra ao narcotráfico e vê uma volta da violência. No Equador, houve uma onda da violência em janeiro, e o Brasil tem colhido números alarmantes de homicídios.

Em 2021, o Brasil registrou 45.562 homicídios, de acordo com dados da Organização das Nações Unidas (ONU), o que equivalia a uma taxa de 21,26 assassinatos por 100 mil habitantes. Na Colômbia, essa relação era de 25,67. Os números dos dois países são bem acima da média mundial, que é de 5,8 homicídios por 100 mil habitantes.

### Escalada da violência

Taxa de homicídios por 100 mil habitantes em 2021



Fonte: GLOBAL STUDY ON HOMICIDE 2023 (ONU) - [Descarregar estes dados](#)

### E como a violência afeta a economia?

São várias as formas pelas quais a violência afeta o desempenho da economia, com impactos diretos na produtividade. “E para um País crescer, ele precisa ter produtividade”, diz Daniel Cerqueira, membro do conselho do Fórum Brasileiro de Segurança Pública.

É possível pensar num impacto mais global. O Brasil e outros países da região, por exemplo, despejam recursos - nem sempre com qualidade - na área de segurança pública que poderiam ser aplicados de forma melhor ou destinados para outras áreas públicas, como saúde e educação, mas também em perdas para trabalhadores e companhias.

“Nossas descobertas destacam que o crime prejudica a acumulação de capital, possivelmente afastando investidores que temem roubo e violência, e diminui a produtividade da economia, desviando recursos para investimentos menos produtivos, como aqueles que aumentam a segurança de propriedades privadas”, pontuam os pesquisadores do FMI.

Do lado dos trabalhadores, a violência e a sensação de insegurança acarretam numa perda de produtividade com anos de escolaridades que são perdidos, por exemplo, nos casos de homicídios.

“Os custos da violência no PIB se dão por vidas perdidas, afetando mais os jovens que ainda tem toda uma vida ativa. O homicídio traz esse custo direto”, afirma Marcelo Neri, diretor da FGV Social. “Há também um custo de hospitalização e de dias perdidos de trabalho.”



Para as empresas, pode representar um aumento de custo de produção - o seguro para fretes, por exemplo, costuma ser mais alto em lugares violentos - e há dificuldade em retenção de mão de obra. “As pessoas se mudam (de lugares violentos). A empresa tem dificuldade de atrair mão de obra”, afirma Cerqueira.

Em Medellín, na Colômbia, um estudo conduzido por Santiago Tobón, professor de economia da Universidad EAFIT, mostrou os vários impactos da violência na região por causa da atuação do crime organizado. Na sua pesquisa, observou como extorsões levam ao fechamento de negócios, preços de alimentos elevados por causa do controle de grupos criminosos e restrição de mobilidade.

“Além disso, soma-se o abandono de muitas regiões da Colômbia devido à presença de grupos armados. Hoje, isso é especialmente grave no Pacífico e nas fronteiras com o Equador e a Venezuela, onde grupos armados impõem a ordem para controlar plantações de coca e explorações ilegais de ouro”, afirma Tobón.

### **É possível resolver?**

A leitura dos analistas é que resolver a questão - ou ao menos mitigar o impacto da violência na economia - depende de ações bem planejadas e conduzir gastos inteligentes. O primeiro passo, dizem, é ter um bom diagnóstico.

“Muitas cidades medem apenas os homicídios e as denúncias formais de crimes, e outras formas de violência são deixadas de fora das políticas públicas”, diz Tobón.

Ele também pondera que é preciso reduzir o tamanho das organizações criminosas que atuam na América Latina e o interesse dos jovens por ingressar em grupos organizados.

“Deve-se fazer um esforço para identificar quem são esses jovens, qual é a causa de seu interesse no crime e orientá-los para um caminho de legalidade”, afirma Tobón.

“Tudo isso requer coordenação, recursos e uma agenda de longo prazo que possa ser mantida consistentemente mesmo com as mudanças de governo”, acrescenta.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 05/02/2024*

## **GOVERNO BUSCA AVAL DO CONGRESSO PARA RECOMPOR POLÍTICAS PÚBLICAS E PODE CEDER EM VALOR DE EMENDAS**

Palácio do Planalto depende de autorização dos parlamentares para remanejar os R\$ 5,6 bilhões em emendas vetados por Lula e, por isso, tenta construir meio-termo com lideranças  
*Por Mariana Carneiro e Bianca Lima*

BRASÍLIA – O Palácio do Planalto avalia devolver parte das emendas parlamentares que foram cortadas do Orçamento deste ano e usar outra fatia do dinheiro para recompor programas governamentais, numa tentativa de acordo de meio-termo para evitar a derrota no Congresso.

Desde que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou o Orçamento de 2024 com um corte de R\$ 5,6 bilhões em emendas parlamentares, a divergência entre Executivo e Legislativo sobre o controle de verbas federais esquentou. Nesta semana, líderes políticos vão discutir se colocam o veto em votação – com a intenção de derrubá-lo – ou se abrem uma negociação com o Planalto.

O governo alega que o Congresso foi além do combinado e, em vez de alocar R\$ 11,3 bilhões em emendas de comissão, reservou R\$ 16,6 bilhões. Como consequência, programas como o Farmácia Popular e Auxílio Gás sofreram cortes. Congressistas rejeitam o argumento de que não houve concordância do governo e defendem a derrubada do veto.



**Deputado Luiz Carlos Motta (PL-SP), relator do Orçamento de 2024, crítica veto de Lula a emendas Foto: Divulgação/Assessoria de imprensa**

“Gostaria de saber com quem o governo fez o acordo de que as emendas seriam de R\$ 11 bilhões. Eu posso dizer que os representantes do governo, o (ministro de Relações Institucionais) Alexandre Padilha e o (líder do governo no Congresso) Randolfe Rodrigues, concordaram com o Orçamento como aprovamos. Aí chega o (chefe da Casa Civil) Rui Costa, aos 45 do segundo tempo, e diz que não teve acordo?”, queixa-se o relator do Orçamento, Luiz Carlos Motta (PL-SP).

Na semana passada, Rui Costa se reuniu com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para tratar do assunto. Segundo pessoas próximas ao parlamentar, Lira havia se irritado com uma fala do ministro sugerindo que ele tinha aprovado o corte das emendas.

O veto reduziu recursos que atenderiam aos ministérios do Esporte e do Turismo, dirigidos por políticos do Centrão aliados de Lira, além de obras de asfaltamento e compras de máquinas, como tratores – ações cobiçadas pelos parlamentares, principalmente em ano eleitoral.

Para avançar em um acordo que evite a derruba do veto, o governo espera sensibilizar deputados e senadores que alguns dos projetos governamentais que perderam recursos também são de interesse do Legislativo.

Mas recompor parte das emendas é considerado necessário, porque o corte acabou atingindo programas de interesse dos próprios petistas. O deputado Carlos Zarattini (PT-SP) observa, por exemplo, que emendas para a construção e reforma de CRAs (centros de assistência social), geridos pelas prefeituras, foram zeradas.

Enquanto o impasse político se desenrola, a equipe econômica defende segurar esse dinheiro no caixa para verificar como se comporta a arrecadação nos dois primeiros meses. Como mostrou o Estadão, isso faz parte de um esforço de curto prazo para manter a meta de déficit zero na primeira medição do ano, em março.

O governo já teria de cortar, de largada, R\$ 4,4 bilhões em gastos em razão dos efeitos da inflação mais baixa em 2023. Agora, deseja esperar o desenlace das negociações sobre a reoneração da folha de pagamentos de 17 setores da economia para ter um cenário mais preciso das receitas. Para a ala econômica, o governo não deveria recompor nada dos recursos ao Legislativo e só corrigir eventuais distorções do veto, sem aumentar as verbas destinadas a parlamentares.

A ala política, por sua vez, observa que o remanejamento do dinheiro para políticas do Executivo também dependerá de aprovação do Congresso. Ou seja, será preciso negociar e, portanto, é desejável chegar a um meio-termo.

Insatisfeitos, congressistas lembram que o governo obteve vantagens na negociação do Orçamento: conseguiu emplacar a autorização para manejar livremente 30% das verbas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), podendo cancelar projetos ou trocá-los sem a autorização prévia do Congresso. Além disso, obteve a criação do novo programa automotivo Mover, que tem custos fiscais, a pedido do vice-presidente, Geraldo Alckmin.

Nessa lista de “concessões” negociadas de última hora foram lembrados ainda R\$ 200 milhões para a Embratur, dirigida pelo aliado Marcelo Freixo (PT-RJ).

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 05/02/2024**

## LULA SANCIONA ORÇAMENTO COM R\$ 4,9 BI PARA FUNDO ELEITORAL E CORTA R\$ 5,6 BI DE EMENDAS DE COMISSÃO

Segundo o relator Luiz Carlos Motta, ministra Simone Tebet irá apresentar opções de corte até a próxima semana; Randolfe Rodrigues afirma que veto não visa alocar recursos para o Novo PAC

*Por Fernanda Trisotto, Caio Spechoto e Sofia Aguiar*

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou nesta segunda-feira, 22, a Lei Orçamentária Anual (LOA) com vetos que incluem um corte de R\$ 5,6 bilhões em emendas parlamentares de comissão. A informação foi confirmada pelo relator do Orçamento de 2024, deputado Luiz Carlos Motta (PL-SP), e pelo senador Randolfe Rodrigues, líder do governo no Congresso. A medida deve ser publicada no Diário Oficial da União desta terça-feira, 23.

Segundo Randolfe, foi mantido o valor de R\$ 4,9 bilhões do Fundo Eleitoral para campanhas municipais, aprovado pelo Congresso em dezembro do ano passado. A cifra é recorde para eleições do Poder Executivo nos municípios. “Falando pela área econômica do governo, até poderíamos optar ou preferir um fundo menor, mas foi uma decisão do Congresso”, disse.

Já o corte de R\$ 5,6 bilhões nas emendas de comissão, aprovadas pelo Congresso em R\$ 16,6 bilhões, foi necessário devido à diferença entre o IPCA estimado e o realizado — a inflação de 2023 fechou em 4,62%, mas as despesas foram calculadas sobre projeção de alta de 4,85%.

“O presidente sancionou o Orçamento com alguns vetos. A ministra do Planejamento, Simone Tebet, vai concluir de onde (nas comissões) vão ser retirados esses vetos nos próximos dias. Logicamente, pela redução do IPCA, o governo perdeu a arrecadação e, por isso, ele teve que fazer alguns cortes, que a ministra se comprometeu em fazer isso o mais rápido possível, para nos passar e discutirmos como vai ser a reposição disso”, afirmou.

Essas emendas são consideradas as “herdeiras” do chamado orçamento secreto, extinto pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em 2022, porque também seguem a lógica de distribuição segundo os interesses das cúpulas da Câmara e do Senado.



**Relator-geral do Orçamento de 2024, deputado Luiz Carlos Motta participou de reunião com o presidente Lula e ministros**  
**Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados**

Motta afirmou que a diferença apresentada por Tebet em reunião foi de R\$ 5,6 bilhões, e que a redução no Orçamento incluía as emendas, mas sem especificar o tipo. Já Randolfe confirmou se tratarem de emendas de comissão. O Estadão/Broadcast antecipou na sexta-feira, 19, que havia a expectativa de veto de R\$ 5,5 bilhões do total de R\$ 16,6 bilhões destinados às emendas de comissão.

O prazo para a sanção do Orçamento termina nesta segunda-feira, 22. Motta inicialmente havia dito que o ministério do Planejamento apresentaria as opções de corte até a próxima semana. “A ministra do Planejamento ficou de fazer isso o mais rápido possível porque ela ainda não tem onde vai ser cortado, vai fazer durante esses próximos dias e se comprometeu a se reunir com a gente na próxima semana ou no começo de fevereiro para analisarmos”, disse.

Ainda segundo o deputado, o governo teria se comprometido a negociar a reconstrução do valor total de emendas.

Motta participou de reunião com o presidente Lula e os ministros Simone Tebet (Planejamento), Rui Costa (Casa Civil), Alexandre Padilha (Relações Institucionais) e Esther Dweck (Gestão).



O senador Randolfe Rodrigues também esteve no encontro. Segundo ele, o veto na LOA não necessariamente foi para alocar recursos no Novo Programa de Aceleração (PAC), e a peça orçamentária será sancionada com R\$ 54,5 bilhões ao programa.

De acordo com ele, o veto das emendas foi “unicamente” devido à diferença entre o IPCA estimado e o realizado.

“Tem uma circunstância no orçamento que temos, governo e Congresso, que celebrar, que é o fato de termos tido uma inflação menor. Tendo inflação menor, temos uma previsão de receita menor. Isso impôs alguns vetos. Tivemos que destinar um veto de R\$ 5,6 bilhões, estabelecendo R\$ 11 bilhões para os recursos de comissão”, afirmou.

Randolfe destacou que o veto visa “acomodar recursos no orçamento”, não necessariamente ao PAC. “Vamos agora debater e conversar com o Congresso para encontrar as melhores soluções”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 05/02/2024*

## **LIRA: REGULAMENTAÇÃO DA TRIBUTÁRIA, REFORMA ADMINISTRATIVA E PAUTA VERDE SERÃO PRIORIDADES EM 2024**

Presidente da Câmara reforçou, na volta dos trabalhos do Legislativo, que reforma administrativa só irá adiante se houver um consenso mínimo entre os líderes da Casa

*Por Gabriel Hirabahasi, Giordanna Neves e Matheus Souza*

BRASÍLIA - O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse nesta segunda-feira, 5, na volta dos trabalhos do Legislativo, que a agenda inicial prioritária na Casa neste ano envolve a regulamentação da reforma tributária, a discussão da reforma administrativa e o avanço da pauta verde, encampada pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Sobre a reforma administrativa, porém, Lira reforçou que a proposta só irá adiante se houver um consenso mínimo entre os líderes da Casa.

“Todos sabem que defendo a necessidade de uma reforma administrativa que atualize o serviço público brasileiro para a terceira década deste milênio. Trata-se de uma proposta que mantenha as conquistas, mas que acima de tudo busque racionalidade, eficiência e melhor prestação de serviços à população. Vontade foi e será sempre submetida à discussão democrática e só vai adiante quando for basicamente consensuada. Nossa agenda é discutida à luz do dia, com transparência através do colégio de líderes”, afirmou.

O presidente da Câmara disse que a regulamentação da inteligência artificial também será uma prioridade de sua gestão neste ano. Lira ressaltou o receio de que essas ferramentas possam ser usadas de forma maliciosa durante as eleições municipais deste ano.



**Arthur Lira, presidente da Câmara dos Deputados, durante a abertura do ano legislativo Foto: Zeca Ribeiro / Câmara dos Deputados**

“Sabemos que, sem a necessária regulamentação da IA, esses instrumentos podem, entre outros males, distorcer a vontade popular, sobretudo em ano eleitoral. Essas distorções comprometem a representatividade dos eleitos, afetando um dos fundamentos da nossa democracia”, afirmou.

Lira defendeu que Executivo, Legislativo e Judiciário tenham uma “parceria colaborativa” e criticou o que chamou de “polarização odiosa”.

“Estarei sempre atento e vigilante em relação ao papel institucional de cada Poder da República. Neste ano legislativo, nosso caminho é seguir avançando, sem acirrar polarizações, com respeito e numa construção interna positiva”, afirmou.

Durante sua fala, Lira deu um recado forte ao governo federal. Cobrou respeito ao que chamou de “acordos firmados” e ainda disse que o Orçamento da União “pertence a todos, não apenas ao Executivo”. Criticou o que chamou de “burocracia técnica” e disse que deputados e senadores têm mais conhecimento das necessidades de cada município para definir a distribuição de recursos.

“Assim fosse, a Constituição não determinaria a necessária participação do poder legislativo em sua confecção e aprovação. Não é e nem pode ser de autoria exclusiva do Executivo e muito menos de uma burocracia técnica, que apesar do seu preparo não foi eleita para escolher as prioridades da nação e não gasta a sola do sapato percorrendo os pequenos municípios brasileiros como nós senadores e deputados”, disse.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 05/02/2024*

## LULA CITA DÉFICIT ZERO EM MENSAGEM AO CONGRESSO E PEDE EMENDAS AO PAC, CONTRARIANDO PARLAMENTARES

Presidente defende investimentos em 2024 ao enviar mensagem presidencial para abertura do ano legislativo, enquanto vive fogo cruzado pelo pagamento de emendas e desoneração da folha  
*Por Daniel Weterman*

BRASÍLIA – Em meio a um fogo cruzado com o Congresso pelo pagamento de emendas em ano eleitoral, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) citou a meta de déficit fiscal zero em 2024 e chamou os parlamentares para colocarem suas emendas no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) ao enviar mensagem para a reabertura do ano legislativo, nesta segunda-feira, 5.

Lula não foi à cerimônia e mandou o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, para entregar a mensagem presidencial para a cúpula do Congresso. O presidente vetou R\$ 5,6 bilhões em emendas no Orçamento de 2024 em ações estratégicas de forte interesse dos parlamentares. Além disso, assinou uma medida provisória para reonerar 17 setores da economia beneficiados pela desoneração da folha salarial, atraindo críticas de líderes do Legislativo – que derrubou o veto do presidente à prorrogação do benefício.



*Arthur Lira (PP-AL), presidente da Câmara. Rui Costa, ministro da Casa Civil, e Alexandre Padilha, ministro das Relações Institucionais, no plenário da Câmara, durante cerimônia de abertura do ano legislativo. Foto: Wilton Junior/Estadão*

O petista escalou o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para negociar o futuro das propostas nesta terça-feira, 6, em reuniões com líderes da Câmara e do Senado. Parlamentares pressionam pela derrubada do veto às emendas, assim como querem impor um calendário de pagamentos no primeiro semestre, antes das eleições. Paralelamente, congressistas querem devolver a medida provisória da reoneração, medida que contrariou lei aprovada no ano passado.

Lula enaltece o novo arcabouço fiscal – nova regra para controle das contas públicas –, aprovado em 2023, como forma de “garantir a estabilidade da política fiscal e criar as condições adequadas ao crescimento socioeconômico”. Em seguida, destaca que o Orçamento de 2024 foi encaminhado ao Congresso com a meta de “resultado primário zero”.

O próprio presidente, porém, já sinalizou que a meta ‘difícilmente’ deve parar em pé. Como mostrou o Estadão, a equipe econômica montou um ‘um plano de guerra’ de curto prazo para diminuir o bloqueio do Orçamento e tentar manter a meta zero na primeira medição do ano, em março.



### Novo PAC

A mensagem presidencial tem 333 páginas. O novo PAC ganhou um capítulo para cada área do governo federal. Após citar a aprovação de projetos econômicos em 2023, o governo defendeu um “encontro de agendas” com o Congresso neste ano.

“Nessa linha, tem-se buscado incentivar a alocação das emendas parlamentares em torno de programações prioritárias do Governo, a exemplo do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o que permitirá tornar o orçamento mais aderente a políticas públicas estruturantes governamentais, respeitando a autonomia entre os poderes, bem como a legitimidade e a impositividade (obrigatoriedade) das emendas parlamentares que contribuem para fazer com que os recursos públicos alcancem a ampla diversidade dos municípios brasileiros”, diz a mensagem.

Atualmente, as emendas beneficiam municípios localizados em redutos eleitorais dos deputados e senadores. O destino dos recursos, no entanto, vai na contramão do que o governo pede. A Emenda Pix, por exemplo, que não tem nenhuma vinculação com programas do governo federal e não tem transparência, vai bater o recorde de R\$ 8,1 bilhões neste ano.

O aumento de emendas em 2024 se deu às custas de cortes no PAC. O governo havia programado R\$ 61 bilhões para o programa em 2024, mas viu o Congresso cortar o valor para R\$ 54,5 bilhões ao inflar as emendas.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), fez um discurso em defesa da interferência dos congressistas no Orçamento. “Quanto mais intervenções o Congresso Nacional fizer ao Orçamento, tenham certeza, mais o Brasil esquecido será ouvido”, disse Lira, sendo aplaudido por congressistas.

### Crescimento e reformas

Lula afirmou que, em 2024, o crescimento do País terá maior contribuição da demanda interna, “puxada por fatores como crescimento real do salário mínimo; políticas sociais de transferência de renda; Plano de Transformação Ecológica; investimentos do Novo PAC; continuidade da retomada dos financiamentos dos bancos públicos; dinamismo do mercado de trabalho; melhoria da renda real; novos cortes na taxa Selic, além do otimismo no ambiente de negócios fruto da construção do Governo no ano passado”, diz o texto.

“Políticas implementadas em 2023 deverão contribuir para o crescimento em 2024, especialmente o movimento de redução dos juros, a ampliação do mercado de trabalho e o aumento nas concessões de crédito como resultado do ‘Desenrola Brasil’”, diz o documento.

Ele afirmou que as reformas “fiscal, tributária e financeira devem funcionar para possibilitar maior produtividade e a redução estrutural dos juros”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 05/02/2024*

### **BNDDES LIBERA R\$ 500 MILHÕES PARA PROJETOS DE CARROS HÍBRIDOS DA VOLKSWAGEN**

Liberação de financiamento ocorre dias depois de a fabricante de automóveis ampliar investimentos no País em R\$ 9 bilhões, somando um total de R\$ 16 bilhões entre 2022 e 2028

*Por Cleide Silva*

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) informa nesta segunda-feira, 5, que vai liberar R\$ 500 milhões para projetos de produção local de veículos eletrificados da Volkswagen do Brasil. Na última quinta-feira, 1, a companhia anunciou investimento de R\$ 9 bilhões no País até 2028 e que tem entre os planos a produção local de carros híbridos flex.

O valor se soma a um programa já em andamento desde 2022, chegando a um total de R\$ 16 bilhões. Inclui 16 lançamentos, sendo quatro inéditos, entre eles híbridos, uma picape e um SUV

compacto, além da modernização das quatro fábricas locais. Na sexta-feira, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva participou de evento na unidade de São Bernardo do Campo (SP), para conhecer detalhes do atual plano.

O BNDES informa que o financiamento terá custo financeiro em taxa referencial (TR) e que está alinhado com a Nova Indústria Brasil, programa do governo federal que tem como um dos objetivos o desenvolvimento de sistemas de mobilidade sustentáveis, que darão protagonismo a empresas brasileiras no mercado doméstico e internacional.

“O objetivo desse projeto é desenvolver novas tecnologias que contribuam para a descarbonização e a redução da emissão de poluentes de CO2 da frota nacional, alinhados à sustentabilidade, à eficiência e à transição energética para os próximos anos”, diz o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante. “Esse é o caminho para o desenvolvimento de uma indústria mais verde e inovadora que queremos alcançar e é uma agenda prioritária para o governo.”



**Lula em visita à fábrica da VW no ABC paulista na sexta-feira, 2** Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República

Serão desenvolvidos estudos e pesquisas para a concepção de uma plataforma para veículos híbridos flex (combinam o uso de um motor a combustão a etanol ou gasolina a um motor elétrico) e o desenvolvimento de um motor flex, uma transmissão híbrida e estudos de veículos 100% elétricos para futura produção local.

### Projetos nas 4 fábricas

Durante o anúncio do novo investimento, o presidente da Volkswagen do Brasil, Ciro Possobom, informou que a fábrica de São José dos Pinhais (PR) receberá a produção da nova picape; a de São Carlos (SP), de um inédito motor 1.5 híbrido flex; e a de Taubaté (SP), do novo veículo compacto.

A planta Anchieta, no ABC paulista, terá dois novos produtos. Embora o executivo não confirme, serão dois híbridos, segundo o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Possobom não informa a data de lançamento do primeiro híbrido, e só adianta que não será neste ano. Todos os novos veículos produzidos no Brasil serão exportados para a América do Sul.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/02/2024

## BRASIL FECHA 2023 COM DÉFICIT DE US\$ 28,26 BILHÕES NAS CONTAS EXTERNAS

Investimento direto do exterior ficou em US\$ 61,9 bilhões, queda de 17% em relação a 2022

Por Eduardo Rodrigues e Célia Froufe

BRASÍLIA - O Brasil terminou o ano passado com um déficit de US\$ 28,6 bilhões em suas transações correntes com o exterior (uma conta que reúne a balança comercial, a balança de serviços e as transferências de recursos), segundo dados divulgados nesta segunda-feira, 5, pelo Banco Central. Este é o melhor desempenho anual desde 2020, quando o saldo foi negativo em US\$ 28,207 bilhões. Em 2022, o resultado foi deficitário em US\$ 48,253 bilhões - dado revisado pelo BC.

Por outro lado, a entrada de Investimentos Diretos no País (IDP) somou US\$ 61,952 bilhões em 2023, equivalentes a 2,85% do Produto Interno Bruto (PIB). O número representa uma queda de 17% nos investimentos estrangeiros no País em relação a 2022, quando o montante havia sido de US\$ 74,606 bilhões - dado atualizado hoje pelo BC.

O desempenho foi o pior desde 2021, quando a entrada desses recursos somou US\$ 46,439 bilhões no acumulado do ano. A estimativa do BC para 2023 era de IDP de US\$ 60 bilhões, projeção que foi atualizada no Relatório Trimestral de Inflação (RTI) de dezembro.

Mas, segundo o chefe do Departamento de Estatísticas do Banco Central, Fernando Rocha, o ponto positivo é que o IDP segue bem superior ao déficit em conta corrente - o investimento direto externo costuma financiar o saldo negativo das transações correntes.



**Dados das contas externas foram apresentados nesta segunda-feira pelo BC Foto: Wilton Junior/Estadão**

De acordo com Rocha, a principal queda do IDP em 2023 ocorreu em operações intercompanhias. O recuo de um ano para o outro foi de 48%, segundo ele. Ele disse também que, para esses investimentos, importa muito mais a perspectiva de crescimento do País no longo prazo do que os dados correntes. “Quando o País cresce, espera-se que o IDP cresça, mas pode ter alguma defasagem. Não é apenas o resultado corrente que importa, mas a

perspectiva do crescimento do país, inserção global, retorno etc.”, disse.

Para 2024, há perspectiva de aumento do IDP pelo Banco Central. De acordo com o Relatório Trimestral de Inflação (RTI) de dezembro, a projeção da instituição é de ingressos de US\$ 70 bilhões.

### Turismo

Fernando Rocha informou ainda que o gasto de estrangeiros com turismo no Brasil em 2023 superou anos de grandes eventos internacionais realizados no País, como a Copa do Mundo de Futebol (2014) e a Olimpíada (2016). “As receitas com viagens em 2023 foram reflexo dos maiores gastos de estrangeiros no Brasil na série histórica (do BC)”, comentou o técnico durante entrevista coletiva. No ano passado, o gasto dos estrangeiros em viagem ao Brasil ficou em US\$ 6,907 bilhões.

Apesar disso, a conta de viagens registrou déficit de US\$ 7,624 bilhões em 2023. De acordo com Rocha, o resultado negativo é o maior desde a pandemia, mas ainda bem abaixo do de 2019, período imediatamente anterior ao início do surto. “As receitas com viagens têm alta maior do que as despesas, o que é bom para o turismo”, disse.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 05/02/2024**

## OPINIÃO - QUEDA NO INVESTIMENTO ESTRANGEIRO EM 2023 CONTRADIZ NARRATIVA DO GOVERNO DE QUE ‘O BRASIL VOLTOU’

Resultado nos aportes externos no primeiro ano da gestão de Lula reforça percepção de que retorno do “capitalismo de Estado” implementado nos governos anteriores do PT deixa investidores internacionais com o pé atrás

**Por José Fucs**

Na narrativa do governo, do PT e de seus aliados, refletida no slogan “o Brasil voltou”, o retorno do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao Planalto teria um efeito favorável para o País no mundo, depois do isolamento a que teria sido submetido durante a gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro.



**Lula em ato para marcar anuncio da retomada de investimentos na Refinaria Abreu e Lima, em Ipojuca (PE): resgate do estatismo malsucedido do passado Foto: Ricardo Stuckert/PR**

Mas, quando se observa o resultado dos investimentos estrangeiros no primeiro ano do governo Lula, o que se constata é que há um abismo entre o que diz a propaganda oficial e a realidade. Os aportes externos na produção não apenas não subiram no ano passado em relação a 2022, como tiveram uma queda considerável.



Segundo dados divulgados pelo Banco Central (BC) nesta segunda-feira, 5, os investimentos estrangeiros diretos caíram 17% em 2023 em relação a 2022, de US\$ 74,6 bilhões para US\$ 61,95 bilhões, já descontadas as saídas de recursos. Foi o pior resultado desde 2021, quando o fluxo internacional de capitais ainda sofria os efeitos da pandemia.

### **Incertezas**

Os números divulgados pelo BC reforçam os resultados da pesquisa realizada pela PwC, uma das principais empresas internacionais de consultoria, divulgados no Fórum Econômico Mundial, em Davos, em meados de janeiro. O levantamento, que ouviu 4.700 CEOs em 105 territórios e países, mostrou que, pela primeira vez em uma década, o Brasil ficou fora da lista dos dez países considerados estratégicos para o crescimento das grandes empresas globais, ao recuar quatro posições no ranking, para a 14ª colocação.

A queda no investimento estrangeiro em 2023 reflete também o temor dos investidores estrangeiros com a volta do “capitalismo de Estado” que marcou gestões anteriores do PT com resultados dramáticos para o País, como a tentativa malsucedida de Lula 3 de colocar o ex-ministro da Fazenda Guido Mantega no comando da Vale, a retomada dos investimentos na Refinaria Abreu e Lima, em Ipojuca (PE), anunciada recentemente, e outras iniciativas do gênero, que vão no sentido contrário das medidas liberalizantes adotadas após o impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff, em 2016, nas gestões Temer e Bolsonaro.

“Acredito que uma parte da queda no investimento direto estrangeiro no País tem a ver com essa tentativa do governo de interferir na Vale, na Eletrobras, no marco temporal (das terras indígenas), no novo marco do saneamento, na autonomia do Banco Central”, afirmou ao Estadão José Márcio Camargo, economista-chefe da Genial Investimentos e colunista do jornal. “Isso tudo traz muita incerteza aos investidores.”

De acordo com relato da repórter Aline Bronzati, correspondente em Nova York, a ingerência política na economia foi a principal preocupação de investidores e analistas internacionais durante evento realizado na cidade pela Petrobras, na semana passada. “Lula está empenhado em trazer de volta o Estado. Ele está insatisfeito com a ideia do empreendedor individual. Quer voltar ao modelo antigo e está comprometido com isso”, disse Albert Fishlow, professor emérito das universidades Columbia e da Califórnia, em Berkeley, e também colunista do Estadão, no encontro.

Do jeito que a coisa vai, parece difícil que o resultado apontado pelos investimentos estrangeiros no País em 2023 seja revertido nos três anos que ainda restam do mandato de Lula. O mais provável é que o Brasil, que teria tudo para ser um dos principais destinos de recursos internacionais do mundo, continue a ficar fora do radar de muitos investidores externos, ao contrário do que diz o slogan oficial.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 05/02/2024*



Informação que vira dinheiro.

### **VALOR ECONÔMICO (SP)**

#### **FT: EMPRESA DE MINERAÇÃO APOIADA POR BILL GATES DESCOBRE VASTO DEPÓSITO DE COBRE EM ZÂMBIA**

Descoberta acontece no momento em que os EUA embarca em uma ofensiva de sedução e esforço de construção de infraestrutura na África, para competir com a China no controle sobre minerais críticos

*Por Harry Dempsey, Financial Times — Cidade do Cabo*

Uma startup mineradora apoiada por Bill Gates e Jeff Bezos anunciou a descoberta de um vasto depósito de cobre em Zâmbia, o que poderá dar um impulso aos esforços do Ocidente para reduzir sua dependência da China em metais indispensáveis na descarbonização de tudo que vai de automóveis a sistemas de transmissão de energia.

A KoBold Metals disse nesta segunda-feira (05) que encontrou o maior depósito de cobre em Zâmbia em um século, estimando que Mingomba, na província de Copperbelt, no norte do país, se tornará uma das três maiores minas de cobre de alto teor do mundo.



— Foto: Reprodução/KoBold Metals

A descoberta acontece no momento em que o governo dos Estados Unidos embarca em uma ofensiva de sedução e esforço de construção de infraestrutura na África, para competir com a China no controle sobre minerais críticos para a defesa, as energias renováveis e os veículos elétricos.

O governo americano está apoiando o desenvolvimento da ferrovia de Lobito, uma linha para transportar metais na região que liga a República Democrática do Congo e Zâmbia ao porto de Lobito em Angola.

A demanda por cobre deverá disparar à medida que os países envidam esforços para eletrificar seus sistemas de transporte e mudar para as energias renováveis, mas as maiores empresas mineradoras do mundo estão tendo dificuldades para encontrar ativos de alta qualidade.

O cobre, que é amplamente usado na construção e na indústria, deverá passar por um boom na demanda, pois é muito utilizado em linhas de transmissão de energia, veículos elétricos e turbinas eólicas. “Passamos um ano com a maior frota de plataformas de perfuração no sul da África”, disse ao “Financial Times” Josh Goldman, fundador e presidente da NoBold Metals. “Sabemos agora que Mingomba será uma das maiores minas de cobre de alto teor quando começar a produzir e ela é muito parecida com Kakula em termos de escala e teor.”

A KoBold acredita que Mingomba vai rivalizar com a produção do depósito que faz parte do gigantesco projeto de Kamoakakula do bilionário americano Robert Friedland na República Democrática do Congo.

Apoiada pela Breakthrough Energy Ventures, um veículo financiado por Bill Gates que investe em soluções para conter as mudanças climáticas, a KoBold emprega a Inteligência Artificial (IA) para vasculhar arquivos geológicos históricos — incluindo velhos arquivos em PDF e até mesmo mapas pintados à mão em linho —, usando algoritmos para ajudar a decidir onde explorar minerais.

A companhia baseada na Califórnia está avaliada em US\$ 1,15 bilhão e também conta com investidores como BHP, a maior companhia mineradora do mundo, e a “major” de petróleo Equinor. A KoBold pretende começar a produzir cobre na mina subterrânea de US\$ 2 bilhões, no começo da década de 2030. O projeto ainda precisa passar por um estudo de pré-viabilidade que forneça as estimativas iniciais do custo do projeto e quanto economicamente o metal poderá ser extraído.

Se for bem-sucedido, o projeto terá um grande papel na concretização da ambição do presidente de Zâmbia, Hakainde Hichilema, de mais que triplicar a produção de cobre do país para 3 milhões de toneladas até 2032, ajudando a nação a sair do endividamento. Os gastos das maiores empresas de mineração do mundo com a exploração de cobre são pequenos em relação ao volume que se prevê que o mundo vai necessitar, diz Josh Goldman.

Enquanto isso, as empresas de exploração lutam para levantar recursos por causa do aumento das taxas de juros, acrescenta ele. “A exploração é de onde vêm os bebês. Você pode ajudar os bebês a crescer, mas é preciso aumentar a taxa de natalidade. Essa é a parte mais difícil: como encontrar as

coisas, antes de mais nada.” Goldman acrescenta que a companhia está avaliando uma listagem em bolsa nos próximos três ou quatro anos.

Fonte: *Valor Econômico - SP*  
Data: 05/02/2024

## LEI QUE CRIA MINISTÉRIO DO EMPREENDEDORISMO É SANCIONADA

O governo federal sancionou a Lei 14.816/2024, que cria o Ministério do Empreendedorismo no Brasil. A criação do novo ministério estava prevista na MP 1187/2023, aprovada pela Câmara e pelo Senado no final de 2023.

Por Dino



**Lei que cria Ministério do Empreendedorismo é sancionada —**  
Foto: Image by Freepik

Foi sancionada pelo governo federal a Lei 14.816/2024, que cria o Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte no Brasil. O escolhido para comandar a nova pasta do governo é o advogado Márcio França (PSB), ex-governador do estado de São Paulo, que ocupava, até então, o cargo de ministro dos Portos e Aeroportos.

A criação do ministério estava prevista por uma medida provisória (MP 1187/2023) que havia sido editada pelo governo e aprovada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal em 2023.

Segundo dados do Senado, o empreendedorismo representa cerca de 28% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. Em 2021, o relatório Global Entrepreneurship Monitor (GEM) apontou que 9,9% da população adulta do país, cerca de 14 milhões de pessoas, eram empreendedores.

### Impulsioneamento do empreendedorismo no país

Para Nathalia Cercós Aguirre, CEO da loja de vestuário feminino Naguirre Shop, a criação do Ministério do Empreendedorismo apresenta uma oportunidade única para impulsionar o cenário empreendedor no país.

“A centralização de esforços e recursos pode resultar em políticas mais eficazes, focadas na simplificação de processos, redução da burocracia e no fornecimento de suporte estratégico”, afirma a empresária.

Aguirre aponta que o ministério pode catalisar o desenvolvimento de setores-chave ao direcionar a atenção para as necessidades específicas dos empreendedores, promovendo inovação e competitividade.

Ainda de acordo com a pesquisa GEM, em 2022, 60% brasileiros afirmaram ter o sonho de ser dono do próprio negócio. O que reflete um aumento significativo se comparado a 2021, onde 46% dos entrevistados no relatório apresentaram o mesmo desejo. Outro estudo, realizado no mesmo ano de 2022 pelo Sebrae (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), indicou que cerca de 10,3 milhões de mulheres estavam à frente de negócios no país, o que representa 34,4% dos empreendedores do Brasil.

### Catalisador para o empreendedorismo feminino

Para Aguirre, o surgimento do Ministério do Empreendedorismo pode ser um catalisador para o empoderamento econômico feminino, através de medidas direcionadas, como programas de capacitação, linhas de financiamento exclusivas e iniciativas de networking.



“A equidade de gênero no ambiente empreendedor é não apenas uma questão de justiça social, mas também uma estratégia para impulsionar a economia, aproveitando todo o potencial empreendedor do país”, afirma a empresária. Para saber mais, basta acessar: [www.naguirreshop.com.br](http://www.naguirreshop.com.br)

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 05/02/2024

## PILOTOS E COMISSÁRIOS PEDEM ESTABILIDADE DE EMPREGO AO GOVERNO EM PACOTE DE SOCORRO A AÉREAS

Pacote para aéreas, em estudo pelo governo, envolve a flexibilização de condições para negociar dívidas tributárias e regulatórias com a União e uma linha de crédito no BNDES

Por *Joana Cunha, Folhapress* — São Paulo



— Foto: *Kelly/Pexels*

Pilotos, comissários de bordo e outros trabalhadores da aviação civil querem embarcar no pacote de socorro que o governo estuda oferecer às companhias aéreas.

Representantes dos profissionais do setor pedem ao governo que inclua nas negociações do pacote o compromisso de estabilidade de emprego aos aeronautas e aeroviários por três anos a partir do momento em que as companhias aéreas

tiverem acesso aos recursos.

O pacote das aéreas, que está em estudo pelo governo, envolve a flexibilização de condições para negociar dívidas tributárias e regulatórias com a União e uma linha de crédito no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que teria a garantia do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) em caso de inadimplência. Segundo anunciou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o fundo avaliado para socorrer o setor pode ter até R\$ 6 bilhões.

"São necessários alguns compromissos para o lado dos trabalhadores. Desenhamos algo mais voltado para compromissos do que para suporte financeiro. Estamos defendendo a manutenção dos postos de trabalho. Se as empresas receberem esse suporte financeiro, que elas garantam que isso não vai ser usado inclusive para cortes", diz Henrique Hacklaender, presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA).

O pedido formal dos trabalhadores ao governo foi enviado um dia depois do anúncio da recuperação judicial da Gol nos Estados Unidos. Segundo Hacklaender, o pleito pela proteção aos empregos não foi motivado especificamente pelo caso Gol e sim pelas negociações do pacote de ajuda ao setor como um todo.

A Gol tem afirmado em seus comunicados que vai manter o funcionamento da companhia normalmente durante o processo de proteção contra falência, chamado de Chapter 11, que tramita na Justiça americana.

Em entrevista coletiva à imprensa no dia 25 de janeiro, o presidente da Gol, Celso Ferrer, disse que não pretende reduzir as operações da empresa nem tamanho de frota, pessoal, número de bases, destinos ou rotas.

Segundo a companhia, o compromisso de um financiamento de US\$ 950 milhões na modalidade DIP (debtor in possession) permitirá que a empresa pague salários e honre todos os compromissos com parceiros de negócios e fornecedores de bens e serviços prestados a partir da data de início do processo, no dia 25.

Além do SNA, a Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil (Fentac), ligada à CUT, e outras entidades representativas dos profissionais também assinaram o documento com os pleitos,

que foi enviado aos ministérios do Trabalho, da Fazenda, de Portos e Aeroportos, ao BNDES e à Presidência.

Os trabalhadores também pedem ao governo o compromisso de ganho real, compensando a inflação e a perda salarial dos últimos quatro anos, desde o início da pandemia, e a constituição de uma comissão do setor. O propósito dessa comissão seria a solução de conflitos judiciais coletivos agravados pela crise atual, além da abordagem de temas ligados à saúde e à segurança do trabalho.

As discussões em torno do pacote de auxílio acontecem ao mesmo tempo em que o governo Lula cobra das companhias uma série de esforços para baratear o preço das passagens e promete lançar o programa Voa Brasil, com bilhetes por R\$ 200 para aposentados e estudantes do Proni. No mês passado, as três grandes aéreas brasileiras, Latam, Azul e Gol, anunciaram compromissos para elevar a oferta ou disponibilizar cotas de passagens promocionais ao longo do ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/02/2024

## GUARULHOS É O PIOR AEROPORTO SOB CONCESSÃO NO PAÍS

Terminal mais movimentado do país fica em último entre 12 operados pelo setor privado, diz Anac  
Por Gabriela Pereira — De Brasília



**Vista aérea do aeroporto internacional de Guarulhos, em São Paulo: pior avaliação pela Anac em qualidade dos serviços oferecidos aos usuários — Foto: Sílvia Zamboni/ Valor**

Dos 12 aeroportos concedidos à iniciativa privada analisados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o aeroporto internacional de Guarulhos (SP) foi o mais mal avaliado no que diz respeito à qualidade dos serviços oferecidos aos passageiros e usuários do transporte aéreo.

A Anac divulga anualmente indicadores sobre o desempenho dos serviços prestados pelos aeroportos concedidos à iniciativa privada como a qualidade e quantidade de elevadores e escadas rolantes, conforto térmico, tempo em fila de inspeção, limpeza, restituição de bagagem, custo-benefício dos restaurantes, acesso à informação e acesso aos terminais.

Em 2023, a avaliação do aeroporto de Guarulhos, o mais movimentado do país, foi de 0,4748%, a menor desde 2020, quando recebeu -0,68%. Esse número é calculado por meio de uma escala chamada de “Fator que vai de -7,5% a 2% - quanto maior o índice, melhor desempenho do terminal.

A nota da Anac tem impacto nos ganhos das concessionárias. Notas negativas significam redução remuneração, enquanto índices positivos resultam em bônus, explica o superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos, Renan Brandão.

“A penalidade tem impacto na remuneração da concessionária, ela influencia nas receitas e repercute

### Ranking de qualidade

Quanto menor o Fator Q, pior o desempenho.

Aeroporto	Fator Q
Guarulhos	0,4748%
Campinas	1,1536%
Natal	1,4667%
Recife	1,5442%
Porto Alegre	1,6000%
Brasília	1,7599%
Salvador	1,8000%
Fortaleza	1,8000%
Florianópolis	1,8000%
Galeão	1,9383%
Curitiba	1,9783%
Belo Horizonte	1,9954%

Q”,  
o

na

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).  
\* O indicador varia de -7,5 a 2%, sendo que quanto mais baixo o percentual, pior o serviço prestado

nas



tarifas que a concessionária pode cobrar. Se a concessionária não cumpre aquela qualidade de serviço estipulada no contrato, isso repercute no fator Q, que trabalha com a possibilidade de descontar em até 7,5% ou bonificar em até mais 2% as remunerações”, afirmou.

A penalidade no reajuste das tarifas ocorre se um aeroporto obtiver um índice de desempenho inferior ao padrão estabelecido pela Anac - que varia de acordo com cada contrato. Além disso, a depender do baixo desempenho, a concessionária pode até receber uma multa que segue as regras estabelecidas no contrato de concessão.

Hoje, cinco processos por esse tipo de falha estão em andamento contra o aeroporto internacional de Guarulhos, segundo a Anac. “Todos se referem à reincidência no baixo desempenho na qualidade do serviço prestado [quando um mesmo indicador fica abaixo do padrão por um período de dois anos]. Ainda não houve aplicação de multa porque todos os processos estão em fase de análise, ainda não chegaram à fase final”, informou a agência reguladora.

Os processos são referentes a indicadores avaliados em 2018, 2019, 2021 e 2022 que tratam da relação preço-qualidade dos estacionamentos; distância de caminhada no terminal; limpeza dos banheiros e preço-qualidade dos restaurantes.

Embora a nota do aeroporto de Guarulhos tenha sido a mais baixa na medição de 2023, Brandão explica que índice não deve ser usado como um comparativo entre os aeroportos, e sim como um fator de evolução.

“O ideal é utilizar o índice para avaliar a evolução da qualidade do serviço. Então, esse índice é aferido desde o começo do contrato de concessão, para a gente observar qual era a situação daquele aeroporto logo que ele foi assumido e como as intervenções no aeroporto conseguem contribuir para a evolução da qualidade do serviço percebida pelo passageiro”, disse.

Na outra ponta da lista, está o aeroporto de Confins (MG), que alcançou 1,954% na avaliação. Segundo a Anac, o resultado foi positivo em todos os 12 aeroportos avaliados no ano passado: Natal (RN), Brasília, Guarulhos, Campinas (SP), Belo Horizonte, Galeão (RJ), Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre, Salvador, Recife e Curitiba.

Cada concessionária é avaliada em momentos distintos, definidos em contrato. O aeroporto de Guarulhos, por exemplo, recebeu a avaliação dos períodos entre janeiro e dezembro de 2022. Já o aeroporto de Natal deixará de ter o acompanhamento do fator em 2024, tendo em vista que foi relicitado no ano passado, depois que a Inframerica anunciou que desistiria da concessão iniciada em 2012.

A gerente técnica de Acompanhamento de Infraestrutura e Qualidade de Serviços da Anac, Rose Amorim, explicou que, apesar da diferença do momento da aferição, o período é sempre de 12 meses. “Alguns aeroportos, como Salvador, Florianópolis e Fortaleza, têm o período de aferição que vai de abril de 2022 a março de 2023, porque é o período estabelecido dessa performance. Para Recife e Curitiba é um novo período, que é sempre a partir de julho. Então a gente agrupa pelo ano do reajuste, mas até o período em que a gente avaliou a qualidade do serviço vai se diferenciar um pouco. São diferenças que existem de um contrato para o outro, mas é sempre um período de 12 meses.”

Procurada, a GRU Airport, que desde 2012 administra o aeroporto internacional de Guarulhos, não se pronunciou até a conclusão desta edição.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 05/02/2024**

## DEPOIS DE SP, LULA VISITA RIO E BH, DOIS REDUTOS BOLSONARISTAS

Belo Horizonte é a única das três maiores capitais do país em que o PT pretende lançar candidato à prefeitura nas eleições deste ano

Por Andrea Jubé — De Brasília



**Lula com Tarcísio: fotos e troca de elogios em evento que anunciou acordo para a construção do túnel Santos-Guarujá**  
— Foto: Ricardo Stuckert/PR

Depois de uma primeira escala no Nordeste, e com as eleições municipais no radar, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) reservou a primeira semana de fevereiro para compromissos nos três maiores colégios eleitorais: São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

A visita a Minas é relevante porque é a primeira vez que Lula volta ao Estado, segundo maior colégio eleitoral, desde a vitória em 2022. Em Belo Horizonte, ele vai anunciar, ao lado do ministro dos Transportes, Renan Filho, o novo calendário do leilão de concessão da BR-381, obra do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e a decisão de aportar recursos federais na obra.

Com a retomada das viagens nacionais, Lula busca se reaproximar da população, depois de um primeiro ano em que priorizou a agenda internacional, elevar sua popularidade, e impulsionar as pré-candidaturas de seu campo político, a fim de reverter a força eleitoral do bolsonarismo, que não arrefeceu.

Foi especialmente com os apoiadores do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) na mira que Lula subiu no palanque ao lado do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), tirou fotos e trocou afagos com o adversário, em evento na sexta-feira no porto de Santos para anunciar o acordo entre os governos federal e estadual sobre a construção do túnel Santos-Guarujá.

Mas a principal agenda será em Belo Horizonte, onde o bolsonarismo segue hegemônico. Lula aterrissará em Minas com uma comitiva de ministros. Além do anúncio envolvendo a BR-381 e os investimentos do PAC no Estado, Lula quer “prestar contas” das ações de seu governo em Minas, e deverá falar a uma plateia de cerca de 500 pessoas, formada por empresários, lideranças políticas e profissionais da imprensa.

O anúncio do novo cronograma do leilão da BR-381, no trecho entre Governador Valadares e a capital mineira, é aguardado pelos empresários.

O certame deveria ter ocorrido no dia 24 de novembro, mas foi adiado por falta de propostas. A obra é complexa e vultosa, com investimentos estimados de R\$ 10 bilhões para um trecho de 304 km da rodovia.

Fontes do PT mineiro atribuem a ausência de Lula em Minas no primeiro ano do mandato a vários motivos, entre eles, a falta de diálogo com o governador Romeu Zema (Novo), que se coloca como pré-candidato a presidente em 2026 na qualidade de herdeiro do bolsonarismo. Outras razões seriam a pausa para a cirurgia para colocar uma prótese no quadril, em outubro, e o impasse em torno do leilão da rodovia BR-381.

Belo Horizonte é a única das três maiores capitais (São Paulo e Rio de Janeiro são as outras) onde o PT pretende lançar um nome para a prefeitura: o pré-candidato é o deputado federal Rogério Correia (PT-MG).

O pré-candidato negou ao Valor que o objetivo de sua futura candidatura seja “reconstruir” o PT em Minas. O PT já governou o Estado com Fernando Pimentel, e comandou BH com Pimentel e Patrus Ananias. Mas encolheu após as vitórias do PSDB e do bolsonarismo no Estado e na capital.

Correia observou que o PT não está destruído em Minas, sobretudo porque administra algumas das maiores cidades, como Juiz de Fora, Contagem e Teófilo Otoni. Mas ele admite que é preciso



“fortalecer” o partido no Estado. Ele deve enfrentar o deputado estadual Bruno Engler (PL-MG), uma das principais lideranças do bolsonarismo em Minas, e que encabeça as pesquisas para a sucessão na capital.

Antes de Minas, o périplo começa pelo Rio de Janeiro, onde o presidente desembarca na terça-feira (6). Lula terá compromissos em Belford Roxo e Magé, cidades da Baixada Fluminense, região de baixa renda onde foi campeão de votos no passado, mas que hoje é feudo do bolsonarismo.

Em Magé, o presidente vai entregar unidades do Minha Casa, Minha Vida (MCMV). Em Belford Roxo, ele terá três agendas com o prefeito Wagner Carneiro, o Waguinho (Republicanos), que atua para fazer o sucessor.

Liderança influente na Baixada, Waguinho é marido da ex-ministra do Turismo Daniela Carneiro, demitida em julho ao deixar o União Brasil, e perder o apoio da legenda para ficar no cargo. Os compromissos nas áreas de educação e saúde, com apelo eleitoral, fazem parte do acordo de Lula com o prefeito para compensar a demissão de Daniela.

Lula chega à região na esteira da operação da Polícia Federal (PF) que teve como alvo o vereador Carlos Bolsonaro (Republicanos), filho do ex-presidente, suspeito de organizar uma estrutura paralela da Agência Brasileira de Inteligência (Abin). A investigação também mira o deputado Alexandre Ramagem (PL-RJ), ex-diretor-geral da Abin, e aposta do PL para a Prefeitura do Rio.

O líder do PL, deputado Altineu Côrtes, que tem o Rio como base eleitoral, disse ao Valor que nem a ação da PF nem a presença de Lula no Estado desestabilizam as candidaturas locais da legenda. Ele lembrou que, mesmo com o apoio de Waguinho, Lula perdeu para Bolsonaro em todas as cidades da Baixada. “Lula faz um movimento com seus pré-candidatos com esta visita, mas as candidaturas do PL estão sólidas”, garantiu.

Na quarta-feira (7), Lula e o prefeito do Rio, Eduardo Paes (PSD), devem inaugurar juntos um ginásio de esportes no Parque Olímpico. Aposta do PT no Rio, a ministra da Igualdade Racial, Anielle Franco, que foi jogadora de vôlei, deve participar do ato.

O clima entre Paes e lideranças fluminenses do PT está azedo, porque a sigla reivindica a vaga de vice na chapa do prefeito, que tentará se reeleger. Mas Paes prefere outro aliado na chapa.

Além disso, outra ala do PT quer apoiar o pré-candidato do Psol à prefeitura, o deputado federal Tarcísio Motta. Por isso, Lula terá conversas com o PT fluminense para tentar unificar a sigla em torno da aliança com o PSD.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 05/02/2024**

## **FUNDO DE R\$ 6 BILHÕES PARA AÉREAS E VOA BRASIL VIRÃO APÓS O CARNAVAL, DIZ MINISTRO**

Em compromisso em São Paulo, Costa Filho confirmou que maior parte dos recursos do fundo virá do BNDES

**Por Agência O Globo — São Paulo**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, promete para “depois do carnaval” a apresentação do programa Voa Brasil, de passagens aéreas de até R\$ 200, e o anúncio do pacote para resgate do setor, que pode chegar a R\$ 6 bilhões.

Em agenda em São Paulo, neste sábado, o ministro afirmou que o fundo de resgate depende da modelagem do Ministério da Fazenda. Ele confirmou que a maior parte dos recursos do fundo virá do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).



**Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, teve agenda neste sábado em São Paulo — Foto: Foto: Wenderson Araujo/Valor**

“O Ministério da Fazenda está fechando a proposta e deve nos encaminhar nesta semana para que, passando o carnaval, a gente possa detalhar ao povo brasileiro. A maior parte virá do BNDES”, afirmou, acrescentando que a questão do querosene de aviação (QAV) e da judicialização também estão sendo discutidos.

O ministro explicou que o pacote trará um “planejamento estratégico” para a aviação brasileira, que inclui linha de crédito e ações para fortalecer compras de ativos. O governo também estuda formas de redução do custo do combustível e uma saída para o alto grau de judicialização do setor.

A proposta de resgate enfrentava resistência do Ministério da Fazenda diante do aperto orçamentário, como mostrou “O Globo”. A saída encontrada foi o financiamento do fundo via BNDES.

Sobre o Voa Brasil, o ministro afirmou que a apresentação do programa agora depende da “agenda do presidente Lula”. O programa estava previsto para ser lançado em 5 de fevereiro, mas sofreu mais um adiamento na última semana e, assim como o pacote de ajuda para aéreas, ficou para “depois do carnaval”.

“Ao todo, serão quase 21 milhões de brasileiros que poderão ingressar com o programa Voa Brasil. Em breve, o presidente Lula vai poder detalhar e apresentar ao povo brasileiro”, afirmou o ministro.

O Voa Brasil, que trará passagens aéreas de até R\$ 200, será destinado a estudantes do Prouni e aposentados do INSS. O pacote havia sido anunciado ainda na gestão de Márcio França na pasta, no ano passado, mas foi adiado várias vezes.

As declarações de Silvio Costa foram feitas durante visita ao aeroporto de Guarulhos, onde esteve no canteiro de obras do sistema Aeromóvel, que vai conectar o terminal à malha ferroviária da CPTM (Companhia de Trens Metropolitanos).

Ele estava acompanhado do ministro-chefe da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), Alexandre Padilha, e do ministro dos Transportes, Renan Filho. O objetivo do aeromóvel é fornecer uma ligação direta entre os trens da CPTM e o aeroporto.

Hoje, a estação mais próxima está a 2,5 km de distância - quem vem ao terminal por transporte público precisa pegar um ônibus operado pela GRU Airport, concessionária do aeroporto, para chegar até o embarque. A previsão é que o aeromóvel esteja em operação até julho, com duas embarcações que irão conectar CPTM aos três terminais de Guarulhos.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 05/02/2024**



**G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO**

**SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES PASSA POR OBRAS DE MANUTENÇÃO A PARTIR DESTA SEGUNDA; VEJA OS PONTOS**

Objetivo é garantir a segurança viária e o conforto dos usuários.

Por g1 Santos



### **Rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes recebem obras de manutenção — Foto: Ecovias/Divulgação**

O Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) receberá obras de manutenção em todas as rodovias a partir desta segunda-feira (5). Segundo a Ecovias, concessionária responsável pelas vias, os serviços buscam manter a qualidade das estradas para garantir a segurança viária e o conforto dos usuários.

Na Via Anchieta, estão programadas intervenções de manutenção do pavimento, túneis, passarelas, viaturas e juntas de dilatação nas duas direções entre o km 9,7 e km 65. Além disso, limpeza de barreiras rígidas e pintura das superfícies expostas ao tráfego também estão previstas das 8h às 17h e das 21h às 5h. Já no período noturno, a programação é de lavagem e sinalização vertical de placas.

Em ambos os sentidos da Rodovia dos Imigrantes entre o km 11 e o 70, também serão executados os serviços de manutenção no mesmo horário. Ainda em todo o trecho e nos dois sentidos da rodovia, serão realizados os trabalhos de lavagem e sinalização vertical de placas das 21h às 5h.

As rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, em toda a extensão e em ambos os sentidos, também irão receber os trabalhos de manutenção das 8h às 17h e das 21h às 5h. Nas mesmas rodovias, mas apenas no período noturno, estão previstos trabalhos de lavagem e sinalização vertical de placas.

Os serviços ainda acontecerão nos dois sentidos e em toda extensão das Interligações Baixada, assim como na saída de Guarujá pela SP-248, entre os horários 8h às 17h e 21h às 5h. Enquanto isso, os trabalhos de lavagem e sinalização vertical estão na programação noturna, entre 21h e 6h.

Outros serviços, como varrição manual e mecanizada, cata-papel, coleta de lixo e entulho, poda, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail também serão realizados nas rodovias. Durante os trabalhos, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados sempre que for necessário.

As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI. A previsão é que as obras ocorram até domingo (11).

A Ecovias recomenda atenção aos motoristas, pois é necessário reduzir a velocidade pelos trechos em obras, que estão devidamente sinalizados, seguindo as normas vigentes e com avisos nos painéis de mensagens ao longo das rodovias. A Ecovias também aconselha que os usuários programem sua viagem com antecedência e verifiquem as condições de tráfego antes de saírem de casa.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP  
Data: 05/02/2024



É o menor resultado em 3 anos, segundo o Banco Central  
*Por Luciano Nascimento - Repórter da Agência Brasil - São Luís*

As contas externas do Brasil apresentaram em 2023 uma redução de US\$ 19,6 bilhões no déficit na comparação com 2022, informou nesta segunda-feira (5) o Banco Central (BC). Esse foi o menor resultado em 3 anos. No ano passado, o déficit em transações correntes somou US\$ 28,6 bilhões, o que representa 1,32% do Produto Interno Bruto (PIB, soma de todos bens e serviços produzidos no país), ante US\$ 48,3 bilhões, 2,47% do PIB em 2022. Em dezembro passado, as transações correntes do balanço de pagamentos apresentaram déficit de US\$ 5,8 bilhões, ante déficit de US\$ 7,5 bilhões em dezembro de 2022.

Os dados fazem parte do relatório de estatísticas do setor externo com informações sobre as transações correntes do Brasil. Os números consideram o comércio da balança comercial, relacionando exportações e importações; os serviços adquiridos por brasileiros no exterior e também pela renda, como remessa de juros, lucros e dividendos do Brasil para outros países.

Segundo o BC, a redução de US\$ 19,6 bilhões no déficit deveu-se especialmente à ampliação de US\$ 36,4 bilhões no superávit da balança comercial e à redução de US\$ 2 bilhões no déficit de serviços, “compensados parcialmente pelos aumentos nos déficits de renda primária, US\$ 15,9 bilhões, e renda secundária, US\$ 2,9 bilhões”.

No ano passado, a balança comercial apresentou superávit de US\$ 344,4 bilhões, aumento de 1,2% em relação a 2022, o que representa o maior valor da série histórica. Já as importações somaram US\$ 263,9 bilhões, recuo de 10,9% em relação ao ano anterior. A balança comercial de bens também foi superavitária em US\$ 7,3 bilhões em dezembro de 2023, ante saldo positivo de US\$ 2,9 bilhões em dezembro de 2022.

“As exportações de bens totalizaram US\$ 29,1 bilhões, aumento de 7,4% na comparação interanual, enquanto as importações de bens recuaram 9,8%, na mesma base de comparação, totalizando US\$ 21,8 bilhões”, disse o BC.

### Reservas

As reservas internacionais somaram US\$ 355 bilhões em dezembro de 2023, incremento de US\$ 6,6 bilhões em relação ao mês anterior. O aumento decorreu, principalmente, de contribuições positivas de variações por preços, US\$ 4,5 bilhões, e de variações por paridades, US\$ 1 bilhão. As receitas de juros somaram US\$ 669 milhões.

No ano de 2023, o déficit na conta de serviços somou US\$ 37,6 bilhões, recuo de 5,1% comparativamente ao déficit em 2022, de US\$ 39,6 bilhões. Os destaques foram a redução das despesas líquidas de transportes, de US\$ 6,5 bilhões, e os aumentos das despesas líquidas de serviços culturais, pessoais e recreativos, de US\$ 2,4 bilhões; telecomunicação, computação e informações de US\$ 1,6 bilhão.

Em dezembro passado, o déficit de serviços totalizou US\$ 3,8 bilhões, ante déficit de US\$ 3,6 bilhões em dezembro de 2022.

No ano de 2023, o déficit em renda primária totalizou US\$ 72,4 bilhões, 28,1% acima do déficit de US\$ 56,5 bilhões ocorrido em 2022. As despesas líquidas de lucros e dividendos de investimento direto e em carteira somaram US\$ 45 bilhões em 2023, 21,5% acima dos US\$ 37,1 bilhões observados em 2022.

“Nessa comparação, as despesas brutas decresceram US\$ 1,6 bilhão, enquanto as receitas recuaram US\$ 9,6 bilhões. As despesas líquidas de juros somaram US\$ 27,7 bilhões em 2023, aumento de 41,4% em relação aos US\$ 19,6 bilhões em 2022. Em 2023 houve crescimentos de 33,7% nas receitas de juros, para US\$ 10 bilhões, e de 39,3% nas despesas brutas de juros, para US\$ 37,7 bilhões”, informou o BC.





Em relação aos investimentos diretos no país (IDP), as saídas líquidas foram de US\$ 389 milhões em dezembro de 2023, em linha com as saídas líquidas observadas em dezembro de 2022, de US\$ 479 milhões. Os ingressos líquidos em participação no capital atingiram US\$ 924 milhões, compostos por US\$ 4,9 bilhões em participação no capital, exceto lucros reinvestidos, e US\$ 4 bilhões negativos em lucros reinvestidos. As operações intercompanhia totalizaram saídas líquidas de US\$ 1,3 bilhão.

No ano de 2023, o IDP totalizou US\$ 62 bilhões (2,85% do PIB), ante US\$ 74,6 bilhões (3,82% do PIB) em 2022. O ingresso líquido em participação no capital exceto lucros reinvestidos reduziu US\$ 5 bilhões (US\$ 31,6 bilhões em 2023 ante US\$ 36,6 bilhões em 2022), enquanto os lucros reinvestidos cresceram US\$ 662 milhões (US\$ 21,2 bilhões em 2023 ante US\$ 20,6 bilhões em 2022). O ingresso líquido em operações intercompanhia recuou US\$ 8,4 bilhões (US\$ 9,1 bilhões em 2023, ante US\$ 17,5 bilhões em 2022).

Os investimentos diretos no exterior (IDE) apresentaram, no ano de 2023, aplicações líquidas de US\$ 28,3 bilhões, ante US\$ 33,4 bilhões em 2022.

Os investimentos em carteira no mercado doméstico totalizaram ingressos líquidos de US\$ 8,6 bilhões, com saídas líquidas de US\$ 1,1 bilhão em ações e fundos de investimentos e ingressos líquidos de US\$ 9,8 bilhões em títulos de dívida. Em 2022, esses ingressos líquidos foram de US\$ 7,7 bilhões.

Edição: Fernando Fraga

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 05/02/2024

## EXPORTAÇÃO DE ENERGIA A PAÍSES VIZINHOS PRODUZ GANHO DE R\$ 888 MILHÕES

Valor permite diminuir impactos na tarifa dos consumidores brasileiros

Por Cristina Índio do Brasil - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

O Brasil exportou 844 megawatts médios de energia elétrica para a Argentina e Uruguai em 2023. De acordo com a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), esse foi o maior volume de toda a história do país.

Pelos cálculos da instituição, o benefício para o Brasil chegou a R\$ 888 milhões, dinheiro que permite reduzir o custo de produção nas hidrelétricas e ainda diminui os impactos na tarifa dos consumidores brasileiros, que são proporcionais ao total exportado.

O presidente do Conselho de Administração da CCEE, Alexandre Ramos, disse à Agência Brasil, que esse volume exportado foi feito em duas fases entre janeiro e dezembro de 2023. Uma delas corresponde à exportação da energia obtida por geração de centrais termelétricas de 354 megawatts médios, dos quais 86% foram para a Argentina e 14% para o Uruguai. Segundo Ramos, a operação gerou um benefício de R\$ 106 milhões, revertidos nas tarifas pagas pelos consumidores, por meio das contas bandeira definida entre as cores vermelha, amarela e verde.

“A possibilidade de geradoras brasileiras exportarem energia para outros países, no caso aqui, Argentina e Uruguai, permite a reversão de ganhos para o setor e obviamente essa reversão de ganhos recai como benefício aos consumidores de energia elétrica do mercado cativo”, disse.

A outra parte é referente à energia hidráulica, que tem a reversão por meio da redução do valor pago pelas usinas hidrelétricas no Mecanismo de Realocação de Energia (MRE). “Parte desses valores é revertida para os consumidores, principalmente em relação às usinas que participam do regime de cotas”, afirmou Ramos, completando que a exportação deste tipo de energia atingiu 490 megawatts médios, tendo 77% para a Argentina e o restante para o Uruguai. “Gerando um benefício para o MRE em torno de R\$ 782 milhões”, concluiu.



A água em excesso nos reservatórios é utilizada para a geração de energia. O excesso Ramos destacou que a procura dos mercados argentino e uruguaio coincidiu com um cenário bastante positivo para o Brasil, a partir dos reservatórios que se recuperaram no período úmido.

As energias renováveis produzidas pelas usinas eólicas e solares contribuíram para a formação desse cenário mais favorável à exportação do excedente. No entanto, a prioridade é atender o sistema brasileiro. Conforme o presidente, não há previsão de exportação neste início de ano por causa do calor que deve aumentar a demanda do consumidor brasileiro por energia.

Ramos comentou que a exportação para os dois países vizinhos não é uma questão de preferência, mas de viabilidade na operação. “Primeiro que para exportar tem que ter uma necessidade de demanda do outro lado da fronteira. É uma questão de oferta e demanda e obviamente tem que ter condições físicas, os sistemas de transmissão e de medição devidamente adequados para que essa exportação ou importação e faça”, observou.

Segundo a CCEE, a negociação com os países vizinhos foi facilitada pela implantação do procedimento competitivo para a Exportação de Vertimento Turbinável (EVT), que comercializa energia elétrica produzida a partir da água que seria liberada pelas comportas dos geradores hídricos, um procedimento comum em cenários hidrológicos favoráveis, como o atual. A operação foi lançada em outubro de 2022, com base na Portaria Normativa nº 49/2022 do Ministério de Minas e Energia (MME).

“No invés de pagar em função de necessidade de importação de energia térmica para completar o consórcio do MRE no caso de deficiência de geração hídrica acaba tendo a possibilidade de reduzir através desse benefício da exportação de energia resultante de vertimento turbinável de geração hídrica esse valor”, acrescentou.

Ramos explicou que o recorde alcançado em 2023 leva em consideração a base das exportações registradas pelo setor elétrico nos anos anteriores, mas em condições totalmente distintas das que foram estabelecidas pela portaria nº 49.

“Existe a necessidade, e a gente já está trabalhando junto ao Ministério de Minas e Energia no aprimoramento das regras de importação e exportação. Nos últimos dois, três meses foi grande o volume de empresas comercializadoras que requereram a outorga de importar e exportar energia em função exatamente da organização dos critérios da portaria 49”, adiantou o presidente.

Antes das novas regras de importação e exportação de energia, a negociação era por meio de um tipo de negociação de escambo, com o volume devolvido quando o país destinatário tivesse excedente para devolver a energia comercializada. Para cada operação era editada uma portaria específica para aquela operação.

### **CCEE**

A Câmara de Comercialização de Energia Elétrica é uma associação civil sem fins lucrativos, que tem a responsabilidade de viabilizar a compra e a venda de eletricidade no país, além de assegurar que esse insumo essencial chegue à população e aos setores produtivos do Brasil.

“Desde 1999, reúne geradores, distribuidores, comercializadores e consumidores em um único propósito: desenvolver mercados eficientes, inovadores e sustentáveis em benefício da sociedade. Em suas operações, que envolvem tanto o ambiente de contratação livre como o regulado, líquida anualmente mais de R\$ 150 bilhões”, informou a Câmara.

**Fonte: Agência Brasil - DF**

**Data: 05/02/2024**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

## MARINHA NÃO ESPERA IMPACTOS BRUSCOS DAS ADEQUAÇÕES DA JANELA ÚNICA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05/02/2024 - 18:41



#### Arquivo/Divulgação

Autoridade marítima e agentes destacam que implantação do conceito, obrigatório a partir deste ano, já é adotado e vem sendo aperfeiçoado no Brasil por meio do programa Porto Sem Papel. Comitê da IMO fará nova reunião sobre tema em abril

A Janela Única Marítima (Maritime Single Window — MSW) se tornou obrigatória desde o último dia 1º de janeiro de 2024. Os Estados-membros da Organização Marítima Internacional (IMO) que são partes contratantes da Convenção e que ainda não se adequaram deverão fazê-lo com a maior brevidade possível. Para facilitar esse processo, a IMO produziu diretrizes para a implementação do conceito e fornece consultorias. A Marinha considera que não são esperados impactos significativos para o Brasil, uma vez que o conceito de MSW já é adotado desde 2011, por meio do programa Porto Sem Papel (PSP), coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

A janela única tem objetivo de promover a desburocratização dos procedimentos de estadia dos navios nos portos, aumentando a eficiência geral, diminuindo o tempo de estadia dos navios e otimizando processos. A autoridade marítima avalia que contribui para a redução de emissões de gases de efeito estufa, pois estadias mais rápidas significam menos navios fundeados aguardando atracação, e para a segurança das operações dos navios, como um todo.

Os Estados-parte da Convenção FAL estão internacionalmente obrigados a adotar a Janela Única Marítima na forma prevista pela Convenção, incluindo o intercâmbio de dados. O tema é tratado no Comitê de Facilitação da IMO, o qual adotou alterações ao Anexo da Convenção de Facilitação (FAL 65) que tornaram obrigatória a janela única para troca de dados nos portos de todo o mundo. As alterações, que entraram em vigor este ano, foram adotadas por meio da resolução FAL.14(46).

A advogada Camila Mendes Vianna Cardoso, explicou que, como a FAL é uma Convenção de Facilitação, não há previsão de sanções diretas. Ela ressaltou que o artigo VIII estabelece que o Estado que não cumprir com as provisões deve informar imediatamente à IMO. “Os impactos imediatos são positivos e negativos. Para os Estados em que a JUM já está sendo devidamente aplicada, o impacto imediato é positivo, corroborando com a segurança da navegação, redução de tempo de operações e permitindo o intercâmbio de dados”, destacou Camila, que é sócia do escritório Kincaid Mendes Vianna.

Ela acredita que os impactos negativos serão sentidos onde a aplicação é insuficiente até o momento. O motivo, segundo Camila, é que tais portos têm menor acesso às informações, o que pode torná-los mais suscetíveis a fraudes, além de ter maior tempo de espera para análise documental, o que gera reflexos em operações cada vez mais céleres. “Com o passar do tempo, esses portos podem ser preteridos ou até mesmo representar um maior custo operacional”, salientou a advogada.

A autoridade marítima informou à reportagem que o Brasil se enquadra entre os Estados-membros que já reportaram a implementação da janela única, na forma do PSP, no módulo dedicado a esse



tema no Global Integrated Shipping Information System (GISIS), através do qual, juntamente com os reportes e debates que ocorrem durante as sessões do seu Comitê de Facilitação, a IMO monitora o avanço da janela única.

A Marinha afirma que, nos portos brasileiros, o PSP integra em um único banco de dados as informações de interesse dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos anuentes, como as autoridades marítima, portuária, aduaneira, sanitária, de Imigração e a vigilância agropecuária operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações. Antes do PSP, o trâmite das autorizações para a entrada, operação e saída de navios nos portos brasileiros era feita por meio de formulários físicos, elaborados pelas agências marítimas para envio aos órgãos anuentes listados, o que resultava em redundâncias, atrasos e ineficiências.

O MPor, que coordena o PSP, possui o panorama geral da implementação no âmbito nacional. O Comitê de Facilitação da IMO, onde o tema é acompanhado em nível internacional, tem a próxima sessão prevista para ocorrer em abril deste ano, sendo possível que as primeiras impressões sobre a aplicação obrigatória do MSW sejam comentadas pelos Estados-membros da organização. Procurado, o MPor não comentou os questionamentos sobre o status da implementação da janela até o fechamento desta reportagem.

A Marinha acrescentou que integra seu próprio sistema de despacho de embarcações ao PSP, a fim de superar tanto questões técnicas ligadas a sistemas de informação quanto questões relacionadas à modelagem dos Documentos Únicos Virtuais (DUV) do PSP. A autoridade marítima entende que o conceito está implementado e sedimentado no Brasil, após o processo de implementação do PSP, o qual é considerado como um case de sucesso na IMO. A Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPBOMI) participa ativamente de todas discussões sobre o tema, que ocorrem durante as sessões do Comitê da Facilitação. Um dos objetivos é zelar pela aderência do sistema em uso no país às disposições emanadas por esse organismo internacional.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que acompanha as discussões e interage junto ao MPor, entende que o PSP é um primeiro passo importante para a janela única, que pode vir a ter um conjunto de funcionalidades maior do que o PSP tem hoje. A agência a Noruega, Antígua e Barbuda e Cingapura como países que já adotaram o conceito antes da norma da IMO e que serviram de referência para estudos relevantes.

Na visão da Antaq, a janela única representa potenciais benefícios a fim de dar celeridade a todo o trâmite do serviço portuário. “Com a desburocratização na emissão das autorizações, o processo tende a ser mais rápido: a embarcação atraca mais rapidamente, carrega mais rapidamente, sai mais rapidamente e com maior segurança e facilidade de fiscalização”, analisou a agência.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa empresas que operam na navegação de longo curso na costa brasileira, considera que a janela única marítima traz uma contribuição relevante da IMO à facilitação do transporte marítimo global. Os transportadores marítimos consideram que as emendas adotadas pelo comitê da IMO marcam um passo significativo na aceleração da digitalização no transporte marítimo. “A implementação de uma JUM apresenta muitos desafios, incluindo a interoperabilidade dos sistemas dos diversos intervenientes, a padronização da troca de dados marítimos e a digitalização da documentação decorrente do transporte marítimo”, ponderou o Centronave.

Os armadores associados também veem como desafio o arcabouço jurídico de cada país, assim como a possibilidade de países em desenvolvimento enfrentarem dificuldades devido à falta de diretrizes específicas, de informações e/ou mesmo de recursos humanos, materiais e financeiros. Nesse sentido, a IMO publicou diretrizes para a configuração de uma janela única marítima. O Centronave acrescentou que está em desenvolvimento o projeto Janela Única Aquaviária que contempla a integração do Porto sem Papel ao Portal Único de Comércio Exterior, e a modernização do Porto sem Papel para o PSP 2.0, que tem como objetivo implementar diversas melhorias para os usuários do PSP.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

Data: 05/02/2024

### ONE LANÇA PRIMEIRO CONTÊINER REFRIGERADO DE TEMPERATURA DUPLA

Da Redação NAVEGAÇÃO 05/02/2024 - 06:05



O armador japonês Ocean Network Express (ONE) iniciou testes nos primeiros contêineres refrigerados de dupla temperatura, equipado com funções de Atmosfera Controlada — CA, na sigla em inglês. A operação é o primeiro uso mundial de transporte marítimo do contêiner refrigerado de dupla temperatura equipado com funções CA. O equipamento transportará vários tipos de produtos perecíveis e frutas do Japão para o exterior.

Além de transportar mercadorias com zonas de temperatura diferentes, o contêiner também possui funções CA, que prolongam a vida útil de frutas e vegetais. Uma divisória dobrável é instalada no meio de um contêiner para acomodar diferentes zonas de temperatura, que podem ficar entre -30°C a +30°C. Dependendo da necessidade do cliente, a posição da divisória pode ser ajustada.

A fabricação do contêiner refrigerado de dupla temperatura, assim como o uso experimental, tem o apoio de um projeto de subsídio conduzido pelo Ministério da Agricultura, Florestas e Pesca do Japão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/02/2024

### ITAQUI MOVIMENTA 12 MIL TONELADAS DE ALUMÍNIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05/02/2024 - 05:46



O Porto do Itaqui reforça sua posição como hub logístico com a segunda operação de exportação de alumínio após o retorno da carga ao porto em 2023. Aproximadamente 12 mil toneladas de lingotes de alumínio embarcaram no navio "Star Toscana" na quinta-feira (1ª).

Para o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins, “o retorno da carga de alumínio reforça o potencial econômico do estado e a capacidade do Itaqui em atender às demandas do mercado com excelência, atraindo novos investimentos e impulsionando a economia local, consolidando assim, parcerias estratégicas para o desenvolvimento sustentável da região”, disse.

A operação, conduzida pela G5 Logística, foi realizada de forma simultânea com duas equipes a bordo, utilizando guindastes de bordo. A carga, previamente armazenada no pátio I do porto, foi embarcada no navio atracado no berço 103.

A operação contou com uma equipe dedicada de aproximadamente 70 profissionais da G5 Logística, divididos em turnos, além de 18 capatazes e 18 estivadores e três conferentes do Ogmo por turno.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/02/2024

### CONTÊINER É DESTAQUE NO PORTO DE FORTALEZA EM 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05/02/2024 - 05:40



O Porto de Fortaleza movimentou 92.743 TEUs no ano passado. O número supera em 63% os dados relativos a 2022, quando 56.860 TEUs passaram pelo terminal.

“Superamos, em 2023, o previsto para 2025 (87 mil TEUs). Esses números demonstram a correção da estratégia de arrendamento, mesmo transitório, do terminal de contêineres. A performance do porto deve crescer muito mais, com o leilão para arrendamento definitivo da área, a ser realizado, ainda este ano. Expressivos investimentos em infraestrutura serão realizados, de forma permanente, uma vez que a

empresa vencedora do certame terá a garantia de prazo para retorno dos investimentos”, disse o diretor-presidente da Companhia Docas do Ceará, Lucio Gomes.

A movimentação em cargas em contêineres foi a mais expressiva no Porto de Fortaleza em 2023.

Movimentação no Porto de Fortaleza		
Tipo de carga	2022	2023
Total	4.289.479 ton.	4.541.317 ton.
Granel líquido	2.226.333 ton.	2.249.493 ton.
Granel sólido mineral	520.900 ton.	621,701 ton.
Carga geral	480.102 ton.	669.593 ton.
Granel sólido total	1.622.232 ton.	1,583,045 ton.

**Tabela**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/02/2024

## BTP APRIMORA A SEGURANÇA PORTUÁRIA COM TECNOLOGIA PARA CUMPRIR COM A COANA Nº 80

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/02/2024 - 18:39



O terminal Brasil Terminal Portuário (BTP), no Porto de Santos, modernizou seu sistema de videomonitoramento para garantir, agilizar e aprimorar seu sistema de segurança, além de superar os desafios diários e atender à legislação portuária vigente no país, como a Portaria COANA nº 80.

O terminal tem uma capacidade de movimentação anual de 1,5 milhão de TEUs, cobrindo 430 mil metros quadrados. Com sua mais recente inovação, a instalação é protegida por 460 câmeras de alta resolução da marca Axis.

Conforme a BTP, as novas regulamentações apresentaram novos desafios, como a manutenção da vigilância por vídeo 24 horas por dia, sete dias por semana, independentemente do clima ou das condições atmosféricas, como neblina, neve e fumaça. Além de reter as imagens obtidas pelos sistemas de vigilância por vídeo por 180 dias, como a leitura de placas de identificação dianteiras e traseiras, o que implicou um aumento na capacidade de armazenamento.

Esse novo cenário levou a Brasil Terminal Portuário a investir em inovação e fazer melhorias com a ajuda da tecnologia sueca. Graças à implementação de câmeras multidirecionais, térmicas e bispectrais fornecidas pela Axis, desenvolvedora de soluções de vigilância por vídeo, a BTP conseguiu fortalecer e aprimorar suas ferramentas para monitorar as áreas de movimentação de contêineres, controlar os navios em operação, detectar intrusões no perímetro e examinar as áreas administrativas e operacionais e, o mais importante, cumprir as normas vigentes.

A esse respeito, Fábio Carvalho, gerente de segurança da Brasil Terminal Portuário, comentou que, embora a Portaria nº 80 da Coana não tenha especificado os aprimoramentos tecnológicos da BTP, com a implementação desse tipo de sistema, a BTP está se preparando para o futuro. No entanto, com a implementação desse tipo de tecnologia no porto "eles conseguiram eliminar deficiências e enxergar uma área quatro vezes maior, o que melhora muito o projeto e a relação custo-benefício em termos de infraestrutura".

O terminal portuário está confiante de que, graças à tecnologia, não apenas os contêineres estão mais seguros, mas também foi possível fazer mais com menos, como substituir o equipamento de vigilância por vídeo, aumentar a cobertura, obter comunicação bidirecional e integrar o controle de acesso. Além de evitar e economizar a construção de um novo Data Center para aumentar a capacidade de armazenamento de dados.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 04/02/2024*

## PRODUÇÃO MÉDIA NACIONAL DE PETRÓLEO E GÁS BATE RECORDE EM 2023

*Da Redação OFFSHORE 04/02/2024 - 18:31*



Também foi registrada a maior produção anual da história no Pré-Sal, que correspondeu, em média, a mais de 75% da produção nacional

Em 2023, a produção média anual de petróleo e gás natural, no Brasil, foi recorde, com 4,344 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d), cerca de 11,69 % acima do recorde anterior, alcançado em 2022. Foi a primeira vez que a produção média anual nacional atingiu uma marca acima dos 4 milhões de boe/d.

Houve recorde ainda, no ano, nas produções separadas de petróleo, com 3,402 milhões de barris por dia (bbl/d), 12,57% acima do valor de 2022 (que tinha sido de 3,022 milhões de bbl/d); e de gás natural, com 150 milhões de metros cúbicos por dia (m<sup>3</sup>/d), cerca de 8,7% maior do que a observada no ano anterior (de 138 milhões de m<sup>3</sup>/d).

O volume médio produzido no Pré-Sal em 2023 também foi o maior já registrado, com 3,304 milhões de boe/d, o que representou, em média, 75,18% da produção nacional.

Com relação aos dados mensais de dezembro, foram produzidos 4,570 milhões de boe/d de petróleo e gás natural. Separadamente, a produção foi de 3,585 milhões de bbl/d de petróleo, uma diminuição de 2,5% com relação a novembro de 2023 e um aumento de 16,6% em comparação a dezembro do ano anterior; e de 156,618 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás natural, uma redução de 3,4% comparando com o mês anterior e um crescimento de 11,8% em relação ao mesmo mês de 2022.

A produção do pré-sal, oriunda de 150 poços, foi de 2,742 milhões de bbl/d de petróleo e 118,34 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás natural, totalizando 3,487 milhões de boe/d. Trata-se de uma redução de 2,7% relação ao mês anterior e aumento de 16,8% se comparada ao mesmo mês de 2022. Em dezembro, a produção do Pré-Sal correspondeu a 76,3% do total produzido no Brasil.

No mês, o aproveitamento de gás natural foi de 97,8%, disponibilizando ao mercado 51,77 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás. Já a queima foi de 3,39 milhões de m<sup>3</sup>/d, tendo redução tanto na comparação com o mês anterior (-7,4%) quanto com o mesmo mês de 2022 (-8,5%).

Com relação à origem da produção, os campos marítimos produziram 97,7% do petróleo e do gás natural do país. A produção ocorreu em 6.546 poços, sendo 539 marítimos e 6.007 terrestres.

Campos operados pela Petrobras, em consórcio ou não, produziram 88,0% do petróleo e gás natural. Já os campos operados pela empresa estatal com participação exclusiva (100%), produziram 24,7% de ambos os hidrocarbonetos.

Em dezembro de 2023, o campo que mais produziu tanto petróleo quanto gás natural foi Tupi, na Bacia de Santos, com média de produção de 804,44 mil bbl/d de petróleo e de 40,01 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás natural.

O campo com maior número de poços produtores foi Estreito, na Bacia Potiguar, com 865 poços. Já o campo marítimo com mais poços produtores foi Tupi, com 60 poços.

A instalação com a maior produção tanto de petróleo quanto de gás natural no mês foi o FPSO Guanabara, no Campo de Mero, que produziu 179.380 de bbl/d de petróleo e 11,63 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás.

Fonte: ANP

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2024

## OPERADORES VEEM ACESSOS COMO MAIOR ENTRAVE PARA CRESCIMENTO DO PORTO DE SANTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 02/02/2024 - 20:54



### Arquivo/Divulgação BTP

Para Tecons, consolidação do complexo como hub esbarra em deficiências nas conexões com modais terrestres e no calado insuficiente para recepção dos New Panamax, que começam a escalar a costa brasileira para testes operacionais

Os três principais operadores de terminais de contêineres de Santos (SP) concordam que os acessos são o principal entrave para o crescimento do maior porto do hemisfério sul nos próximos anos. Os

desafios passam pela ampliação e melhorias dos principais corredores rodoviários e pela expansão da malha ferroviária que se comunica com o complexo portuário. A dragagem para aprofundamento do canal para 16 metros e, futuramente, 17 metros, passa pela definição do novo modelo de contratação. A recepção do MSC Natasha XIII, primeiro navio com 366 metros de comprimento a atracar no cais santista, apontou para tendência de contêineres de maior porte escalando na costa brasileira com um esperado aumento de transbordos e trânsito de navios feeder.

“A BTP entende ser fundamental o aumento de capacidade no Porto de Santos, que passa também pelo aprimoramento da infraestrutura portuária, com dragagem do canal de acesso para profundidade mínima de 17 metros”, informou a BTP em nota. Para a empresa, essa é uma obra essencial para permitir o acesso de navios maiores e mais modernos ao porto. Além disso, a operadora entende que as rodovias e ferrovias não devem ficar de fora do planejamento da autoridade portuária para que Santos alcance seu potencial.





# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 019/2024  
Página 65 de 65  
Data: 05/02/2024  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

A DP World Santos avalia que para Santos se consolidar como principal hub port para a costa leste da América do Sul é necessário que sejam criados e melhorados os acessos terrestres e aquaviários para tornar o porto mais eficiente e competitivo, além de construir uma boa conectividade com outros portos a partir de um serviço feeder, com o intuito de possibilitar a distribuição dos volumes operados para outros portos ao longo da costa brasileira.

O CEO da DPW no Brasil, Fabio Siccherino, apontou a necessidade de o porto poder contar com o crescimento da participação do modal ferroviário para conectar o complexo portuário à hinterlândia, aumentando sua competitividade. “Atualmente, cerca de 30% das cargas chegam a Santos pelo modal ferroviário. No entanto, quando olhamos o volume de contêineres que chegam ou saem do porto de Santos, apenas 3% são realizados através do modal ferroviário”, ponderou Siccherino.

Para o diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, os acessos são os principais entraves ao crescimento do Porto de Santos. Ele disse que o complexo portuário está atraso em relação à dragagem e ressaltou que o calado dos navios New Panamax, de 366 metros, fundamentais para redução do preço do frete marítimo, é de 15,5 metros — sendo que hoje o porto de Santos opera com 14,5 metros somente na preamar. “Essa operação na preamar consome muita capacidade de berço e precisamos que o porto tenha calado de 15,5m no zero (DHN). Isso será fundamental para aumentar a capacidade do canal de acesso”, destacou Sepúlveda.

Em relação aos acessos rodoviários, o executivo acrescentou que é preciso concluir os investimentos nas perimetrais e começar a pensar em uma alternativa ao sistema Anchieta-Imigrantes, com uma terceira pista. Outro limitador, segundo Sepúlveda, é a falta de mão de obra. “Temos hoje um déficit de quase 200 posições ligadas ao órgão gestor de mão de obra. Outros terminais também enfrentam o mesmo problema e isso tem sido um grande entrave ao aumento de capacidade do porto”, comentou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/02/2024*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 05/02/2024*