

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 022/2024
Data: 08/04/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AUDIÊNCIAS SOBRE TÚNEL RECEBEM INSCRIÇÕES.....	4
ENTREVISTA: WILSON LIMA FILHO, DIRETOR DA ANTAQ	5
CONTRATO DE SEDIMENTOS PARA A COSTA DE SANTOS É AMPLIADO.....	7
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	8
NORDESTE TEM FRAQUEZAS EXPOSTAS EM ÁGUA E ESGOTO NO RANKING DO SANEAMENTO 2024.....	8
NOVA COMPANHIA AÉREA NACIONAL DE CARGAS FAZ DE PE SUA BASE NORDESTINA	9
CODEBA ASSINARÁ CONVÊNIO COM UNESCO E ABC PARA AÇÕES SOCIOAMBIENTAIS EM 3 PORTOS BALANOS.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	10
ANTAQ E USACE SE REÚNEM PARA DETALHAR PLANO DE TRABALHO VOLTADO PARA HIDROVIAS	10
ANTAQ APROVA PESQUISA DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS DA NAVEGAÇÃO DE PASSAGEIROS	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBE INVESTIMENTOS DE 163 MILHÕES PARA OBRAS DE DRAGAGEM.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	13
TRANSNORDESTINA: “NÓS VAMOS ENTREGAR ESSA FERROVIA, QUE VAI REINSERIR O NORDESTE NA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DO PAÍS”, AFIRMA RENAN FILHO.....	13
DURANTE DOIS DIAS, MINISTRO RENAN FILHO ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS, ENTREGA E VISTORIA OBRAS EM RODOVIAS DE MINAS GERAIS	15
PORTAL PORTO GENTE	16
SENADOR GIORDANO ATIRA LAMA NO PORTO DE SANTOS E RESVALA NO SENADO FEDERAL.....	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – ANTAQ E USACE: PARCERIA ESTRATÉGICA.....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
<i>Dragagem 1</i>	19
<i>Dragagem 2</i>	19
<i>Integração sul-americana 1</i>	19
<i>Integração sul-americana 2</i>	19
<i>Guindastes</i>	19
NACIONAL - ANTAQ E NORTE-AMERICANOS DISCUTEM PLANO DE TRABALHO PARA HIDROVIAS	19
NACIONAL - SENADO APROVA CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE SEGURANÇA DE NAVEGAÇÃO	20
REGIÃO NORDESTE - SUAPE FAZ OFERTA DE LOTES PARA ARRENDAMENTO NO PORTO	21
MERCOSUL - AUTORIZADAS OBRAS DO TRECHO 3 DA ROTA BIOCEÂNICA NO PARAGUAI.....	21
REGIÃO SUL - VENDA DE CARROS ELÉTRICOS NO PAÍS CRESCE 145% NO PRIMEIRO TRIMESTRE	22
REGIÃO SUL - COMPANHIA ANUNCIA VOOS PARA BUENOS AIRES E SANTIAGO PARTINDO DE CURITIBA.....	23
REGIÃO SUL - PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL TEM NOVO DIRETOR DE OPERAÇÕES.....	24
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - DEMISSÕES: É DIFÍCIL PASSAR POR ELAS, PORÉM HÁ MUITO O QUE APRENDER NESSE MOMENTO	25
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O DESMONTE DO SETOR AÉREO	26
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	28
PRATES TEM SEMANA DECISIVA NA PETROBRAS	28
REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DE CONCESSÕES E TRIBUTAÇÃO	29
JORNAL O GLOBO – RJ	34
REFORMA TRIBUTÁRIA: GOVERNO ENVIARÁ PROJETOS DE LEI PARA AO CONGRESSO NA PRÓXIMA SEMANA, DIZ HADDAD	35
DEFASAGEM DA GASOLINA CHEGA A 18%, EM MEIO À DISPUTA PELO COMANDO DA PETROBRAS.....	35
GOVERNO DISCUTE FIXAR META FISCAL DE 2025 ENTRE ZERO E SUPERÁVIT DE 0,25% DO PIB	36
MAIOR FABRICANTE DE CHIPS DO MUNDO TERÁ US\$ 11,6 BI DO GOVERNO AMERICANO PARA CONSTRUIR FÁBRICAS NOS EUA.....	37
ARGENTINA COMEÇA 'TARIFAÇO' EM ABRIL E PLANEJA NOVAS MEDIDAS PARA EQUILIBRAR AS CONTAS PÚBLICAS	39
CRISE DA PETROBRAS DEVE TER DIA D NESTA SEGUNDA-FEIRA.....	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	42
‘CENÁRIO DE MANUTENÇÃO DA META DE DÉFICIT ZERO ESTÁ FICANDO MAIS PROVÁVEL’, DIZ FUNCHAL, EX-TEOURO	42
RAÍZEN REDUZ CUSTOS EM R\$ 230 MILHÕES AO OTIMIZAR OPERAÇÕES COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 022/2024
Página 3 de 53
Data: 08/04/2024
www.mercosshipping.com.br
mercoc@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
À ESPERA DE CONCESSÃO, PORTO DE ITAJAÍ VIVE CRISE	45
LULA PROMETE FERROVIA TRANSNORDESTINA ATÉ 2027 E DIZ QUERER BARATEAR PRODUTOS NO BRASIL	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	48
VINICIUS PATEL ELEITO VP DA IAPH	48
PETROBRAS ASSINA CONTRATO PARA OPERAR MODAL FERROVIÁRIO E AMPLIAR ATENDIMENTO NO CENTRO-OESTE.....	49
MARINHA DO BRASIL TEM NOVO DIRETOR-GERAL DE DESENVOLVIMENTO NUCLEAR E TECNOLÓGICO	49
SINDMAR MULHERES: REPRESENTAÇÃO SINDICAL LANÇA INDICADOR DA PARTICIPAÇÃO FEMININA NA ATIVIDADE MARÍTIMA.....	50
ANTAQ E USACE SE REÚNEM PARA DETALHAR PLANO DE TRABALHO VOLTADO PARA HIDROVIAS.....	51
MAERSK BATIZA COMO “ASTRID MÆRSK” SEU SEGUNDO PORTA-CONTÊINERES DE GRANDE CAPACIDADE MOVIDO A METANOL	51
AO COMPLETAR 35 ANOS, ABTP LISTA PRINCIPAIS DESAFIOS PARA EXPANSÃO DO SETOR PORTUÁRIO.....	52
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUDIÊNCIAS SOBRE TÚNEL RECEBEM INSCRIÇÕES

Interessados têm até o próximo dia 15

Por: ATribuna.com.br



A travessia pelo túnel é prevista em um minuto e 30 segundos entre Santos e Guarujá. O empreendimento atenderá todo tipo de veículo Foto: Reprodução

Continuam até o dia 15 de abril as inscrições para os interessados em participar das três audiências públicas para a implantação do túnel Santos-Guarujá. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) definiu as três datas dos eventos: dia 17, em Santos, dia 18, em Guarujá, e dia 19, novamente em Santos.

A audiência pública do dia 17 será realizada às 9 horas, na Associação Comercial de Santos, na Rua XV de Novembro, 137, no Centro Histórico. Para a possibilidade de manifestação oral durante o evento, as inscrições on-line devem ser feitas pelo endereço: bit.ly/49ii6nH.

Segunda

Já para a audiência pública marcada para o dia 18, também a partir das 9 horas, o local escolhido foi o Teatro Municipal Procópio Ferreira, na Avenida Dom Pedro I, 350, Jardim Tejereba, em Guarujá. Os interessados em participar com falas devem se inscrever pelo endereço eletrônico: bit.ly/4cFb53f.

Terceira

O auditório da Autoridade Portuária de Santos (APS), na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves s/nº, no Macuco, receberá a terceira audiência pública, no dia 19, às 9h. Para se manifestar, a inscrição é feita em bit.ly/3U6JHUj.

Túnel

Orçada em R\$ 6 bilhões e esperada pelos moradores da Baixada Santista há quase um século, a construção da ligação seca entre as duas cidades está incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e será feita via Parceria Público-Privada (PPP).

O túnel ligando Santos a Guarujá será financiado pela União e pelo Estado, e está inserido no pacote de obras que o Porto receberá nos próximos quatro anos, somando R\$ 12,6 bilhões de investimentos, entre recursos públicos e de parcerias público-privadas (PPPs).

A extensão total da ligação na Baixada Santista será de 1,5 km, por meio de um túnel imerso de 860 metros, por baixo do canal portuário.

O túnel será composto por seis módulos de concreto pré-moldado. Eles serão construídos em uma doca seca e transportados por flutuadores para imersão, encaixe e fixação da estrutura no leito do canal, que também terá a profundidade ampliada.

A travessia pelo túnel é prevista em um minuto e 30 segundos entre Santos e Guarujá. O empreendimento atenderá carros de passeio, caminhões e motociclistas, comportando ainda a passagem do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que está em ampliação na Baixada Santista.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, o túnel beneficiará quase 2 milhões de moradores da região, além de mais de 4 milhões de turistas que anualmente visitam o Litoral Paulista.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 08/04/2024

ENTREVISTA: WILSON LIMA FILHO, DIRETOR DA ANTAQ

Aos 65 anos, ele acumula quase 50 dedicados aos mares brasileiros

Por: *ATribuna.com.br*



Wilson Lima Filho: “Sopram ventos favoráveis para a navegação no Brasil” Foto: Divulgação

Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o almirante Wilson Lima Filho, 65 anos, pode ser chamado de ‘lobo do mar’. São quase 50 anos dedicados aos mares brasileiros, em diferentes posições. Já foi comandante do 8º Distrito Naval, desempenhou atividades na Escola Superior de Guerra, foi diretor de Portos e Costas do Governo Federal, além de presidir o Tribunal Marítimo por quatro anos. Ao longo desse período, colecionou

experiência suficiente para enxergar com otimismo o futuro da navegação no País. Segundo ele, os ventos que sopram são favoráveis. Confira a entrevista para A Tribuna.

Quase 50 anos de carreira ligada ao mar. Como descreve sua trajetória?

Entrei na Escola Naval em 1977 - lá se vão 47 anos. Minha vida de uma guinada em 2002, quando fui designado capitão dos portos de Alagoas e comecei a ter essa interação com a atividade marítima. Fiquei dois anos e voltei para a vida operativa. Fiz curso nos Estados Unidos e, quando retornei, fui designado capitão dos portos no Rio de Janeiro, onde fiquei por dois anos e meio. A paixão pela atividade marítima se consolidou. Depois, fui promovido a almirante, tive atividades na Escola Superior de Guerra, comandeí uma divisão na esquadra e fui comandar o 8o Distrito Naval. Após, fui diretor de Portos e Costas (do Governo Federal), uma atividade ligada à segurança do tráfego aquaviário e à preservação do meio ambiente marinho. Fiquei um bom tempo. Em 2018, fui transferido para a reserva e convidado para ser presidente do Tribunal Marítimo, onde fiquei por quatro anos. Em dezembro de 2022, assumi o cargo de diretor da Antaq. Ou seja: desde 2002, tenho a vida ligada à atividade marítima. Se for ver minhas atividades, olha que interessante: na Capitania dos Portos, eu tinha uma tarefa fiscalizatória; na Diretoria de Portos e Costas, tive uma vertente normativa. Quando fui para o Tribunal Marítimo, uma vertente mais julgadora e, agora, uma vertente reguladora. Sou muito comprometido e apaixonado por aquilo que faço.

Como vê o momento do setor marítimo no Brasil?

Sopram ventos favoráveis para a navegação no Brasil. Hoje, a maritimidade está na pauta do Governo Federal, na pauta de todos aqueles que pensam em um Brasil melhor. Hoje, escutamos falar na preocupação para que os navios se adequem à questão de emissão de carbono e transição energética. Há uma preocupação em estimular a navegação de cabotagem, porque hoje há predomínio do modal rodoviário. As políticas públicas nos levam a aumentar o modal hidroviário. Nossa agência está focada nesse contexto, aderente às políticas públicas estabelecidas pelo ministro de Portos e Aeroportos (Silvio Costa Filho), inclusive com a aprovação do Plano Geral de Outorgas Hidroviário, que está em processo. Estamos maturando projetos importantes e estudando inúmeras hidrovias.

Comparado com outros países, o que o Brasil tem de vantagem?

O Brasil já tem uma energia limpa, o que facilitará, no médio prazo, todas as adequações e requisitos impostos pela indústria marítima internacional. Vemos uma preocupação do estado brasileiro em implementar e aprimorar a estrutura aquaviária. Temos cerca de 15 terminais que estão sendo



arrendados e já estão previstos para 2024. Sou relator de três desses processos. A quantidade de terminais está aumentando de uma maneira impressionante. Isso, aliado a uma previsão de implementação de hidrovias, é um futuro promissor no tocante à atividade marítima. Da mesma forma quando vemos o crescimento no fluxo de mercadorias. A gente vê a quantidade de investidores estrangeiros que vêm ao nosso País para investir.

Como o senhor enxerga a importância da Antaq?

Já conhecia a Antaq de relacionamento profissional. Quando passei a integrar a agência, constatei que a qualidade dos profissionais é de primeira linha. Em que pese a quantidade de trabalhadores ser bem aquém do que de veria ter. Mas, mesmo com déficit em quantidade, temos superávit em qualidade. As decisões colegiadas são sempre bastante discutidas, buscando sempre apresentar o melhor serviço para os regulados. A Antaq tem essa importante tarefa de regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviço, tanto do transporte aquaviário como da exploração da infraestrutura aquaviária. É interessante lembrar a preocupação da agência para situações que sugerem competição imperfeita ou infração à ordem econômica.

E sobre sua passagem pelo Tribunal Marítimo?

Foi um dos períodos mais felizes da minha vida. O Brasil é privilegiado por ter um Tribunal Marítimo. Internacionalmente, o fato de você ter o Tribunal mostra aos demais atores internacionais que o Brasil é uma nação preocupada com os aspectos relacionados à segurança do tráfego aquaviário. Há uma corte especializada, vocacionada para julgar os acidentes e fatos da navegação e realizar o registro da propriedade marítima. Hoje, ele é presidido pelo almirante Ralph Dias e possui outros seis juízes que, assim como na Antaq, possuem diferentes expertises. Ali, participei de centenas de julgamentos, foi bastante importante na minha preparação para ser diretor da Antaq. Lá, é onde se estudam e se julgam os assuntos relacionados aos acidentes e fatos da navegação, tanto nas águas brasileiras como nos casos em que há acidentes com navios de bandeira brasileira fora de nossas águas. Julga desde um pequeno acidente com motoaquática até um grande acidente com uma plataforma de petróleo.

Como foi a formatação do livro sobre experiências das pessoas que passaram pelo Tribunal Marítimo?

O livro Tribunal Marítimo: Sob o Olhar dos Especialistas, de que fui o coordenador e tive o privilégio de fazer o lançamento ainda como presidente, contou com diversos coautores. Lançado em 2022, foi um marco na cultura da indústria marítima brasileira. Tive a ajuda do advogado Matusalém Pimenta. É uma grande obra e tenho muito orgulho de ter participado.

No tribunal, o senhor se deparou com alguma situação inusitada?

Em 2019 fui ao Ministério do Planejamento solicitar que houvesse um concurso público para admissão de servidores civis, sendo recebido, na ocasião, por um alto funcionário. Quando ele recebeu a mim e minha equipe, perguntou: "Almirante, o que é Tribunal Marítimo?". Achei interessante, e virou um fator motivador para mim, pois vi a necessidade de a gente divulgar, cada vez mais, o Tribunal Marítimo e todas as instituições, como a própria Antaq, para que a sociedade nos conheça.

Como o senhor imagina o ambiente marítimo-portuário nos próximos 10, 15 anos?

O importante é que nós tenhamos políticas públicas que estejam alinhadas com a valorização da atividade marítima no Brasil. Que tenhamos, cada vez mais, investimentos em infraestrutura, não apenas aquaviária, mas também ferroviária e rodoviária. Essa integração dos modais é muito importante, fundamental que o binômio navio-porto continue na agenda do Governo Federal. E que, cada vez mais, nós procuremos nos adequar às exigências relacionadas à preservação do meio ambiente. Que nossos portos reduzam as emissões de carbono e nos integremos aos aspectos da transição energética, para que, num futuro próximo, tenhamos navios e portos cada vez mais verdes e aderentes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/04/2024

CONTRATO DE SEDIMENTOS PARA A COSTA DE SANTOS É AMPLIADO

APS prorrogou por 12 meses acordo com duas empresas para deposição, em área poligonal, em alto-mar, de restos dragados

Por: ATribuna.com.br



Os sedimentos dragados são descartados em área a 10 quilômetros da costa, após a área de fundeio dos navios que acessam o Porto de Santos Foto: Silvio Luiz/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS) prorrogou, por 12 meses, o contrato firmado com as empresas Ultrafertil-VLI e Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais (Usiminas) para a deposição de sedimentos de dragagem no chamado Polígono de Disposição Oceânica (PDO), localizado em alto-mar, a aproximadamente dez quilômetros da costa. O extrato do termo aditivo foi publicado no Diário Oficial da

União (DOU) da última quinta-feira. O documento foi assinado em 28 de março, um dia antes do vencimento do Termo de Compromisso firmado em 29 de março de 2023.

Onde fica

Em nota, a gestora do Porto de Santos explica que o aditamento se refere ao uso do PDO, onde são depositados os materiais retirados pela dragagem, tanto a de responsabilidade da APS (eventual aprofundamento e manutenção da profundidade do canal de navegação, das bacias de evolução e dos berços de atracação), quanto a dos contratantes. “Usiminas e Ultrafertil também utilizam o PDO com a mesma finalidade”.

Tarifas

Perguntada sobre o valor do contrato, a APS informa que “varia de acordo com o montante (sedimentos) depositado no PDO”.

A administração portuária diz, ainda, que existe uma tabela com duas tarifas: R\$ 1,02 por metro cúbico (m3) para descarte no Setor de Uso Controlado (SUC) e de R\$ 3,90 por m3 para descarte no Setor de Uso Restrito (SUR).

Empresas

Em nota, a VLI explica que o contrato se refere à continuidade do processo de disposição oceânica de dragagens de manutenção do Canal de Piaçaguera, “processo natural e de rotinas marítimo-portuárias e que garantem a segurança da navegabilidade do acesso aos berços localizados no canal”.

Conforme o extrato do termo aditivo publicado no Diário Oficial da União, a prorrogação é “em razão da não conclusão do processo de compensação ambiental.

Sobre isso, a VLI esclareceu que “cumpre rigorosamente os requisitos de compensação ambiental previstos nas licenças vigentes e que não há qualquer relação com o referido contrato”. A Usiminas também foi procurada para explicar a parte dela, mas não respondeu às questões solicitadas até o fechamento desta edição.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/04/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

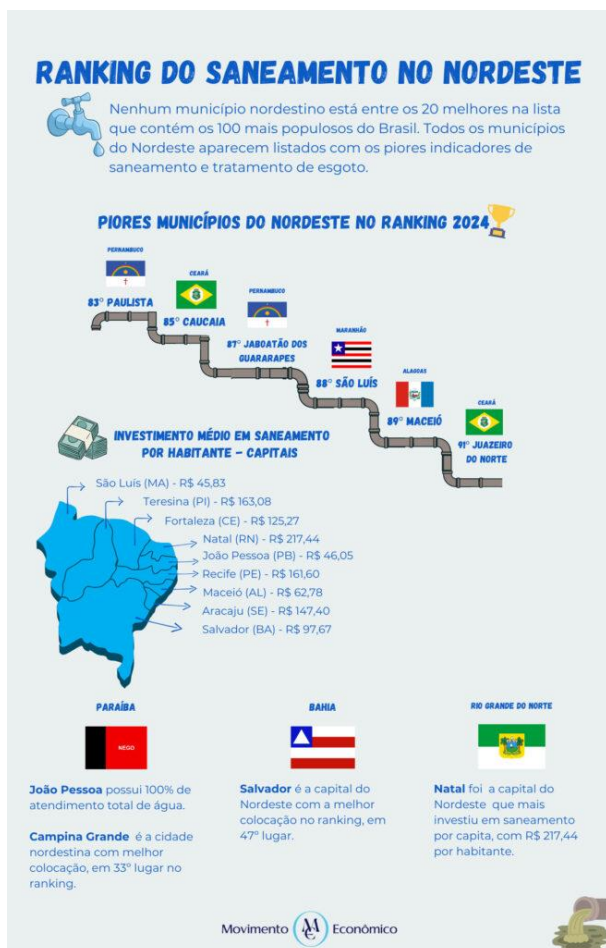
NORDESTE TEM FRAQUEZAS EXPOSTAS EM ÁGUA E ESGOTO NO RANKING DO SANEAMENTO 2024

Apesar do aumento de investimentos no setor e de privatizações, capitais e cidades do interior do Nordeste figuram na parte de baixo da lista dos 100 municípios mais populosos do Brasil com indicadores preocupantes

Por Paulo Goethe

Nenhuma cidade do Nordeste figura na lista dos 20 melhores municípios do Ranking do Saneamento 2024, produzido pelo Instituto Trata Brasil em parceria com GO Associados e divulgado na última semana de março. Entre os 20 piores, encontram-se seis da região: Paulista e Jaboatão dos Guararapes (PE), Caucaia e Juazeiro do Norte (CE), Maceió (AL) e São Luís (MA). Compõem o levantamento o Indicador de Atendimento Total de Água (ITA), o Indicador de Atendimento Total de Esgoto (ITE) e o Indicador de Tratamento Total de Esgoto (ITR).

Na sua 16ª edição, o ranking analisou os indicadores de 2022 dos 100 municípios mais populosos do Brasil em três “dimensões” distintas do saneamento básico: “Nível de Atendimento”, “Melhoria do Atendimento” e “Nível de Eficiência”. O relatório é baseado no Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), o banco de dados sobre saneamento do Ministério das Cidades. O documento pode ser consultado clicando neste link.



“Neste ano de eleições municipais, é preciso trazer o saneamento para o centro das discussões”, ressalta a presidente-pxecutiva do Instituto Trata Brasil, Luana Siewert Pretto. “Temos menos de 10 anos para cumprir o compromisso de universalização do saneamento que o país assumiu para com os seus cidadãos. Ainda assim, cinco capitais da região Norte e três da região Nordeste não tratam sequer 35% do esgoto gerado”, destaca. No Nordeste, ela se refere diretamente a Maceió (31,19%), Teresina (25,37%) e São Luís (20,59%).

Cidades do Nordeste

Entre as capitais nordestinas, a mais bem colocada no ranking é Salvador, na 47ª posição geral, seguida por João Pessoa (48ª). Na sequência vêm Aracaju (54ª), Natal (64ª), Fortaleza (68ª), Recife (76ª), Teresina (80ª), São Luís (88ª) e Maceió (89ª).

A primeira cidade nordestina a aparecer na lista é a paraibana Campina Grande, na 33ª posição, graças a indicadores como a terceira melhor colocação do país em perdas no faturamento (0,81%) e a 16ª melhor do país e a segunda da região Nordeste no indicador de perdas na distribuição, com 25,20%.

Ainda assim, a Rainha da Borborema figura no relatório deste ano do Trata Brasil/GO Associados como integrante dos municípios que mais caíram

em relação ao ranking anterior.

No ano passado, a cidade do Agreste paraibano era a 17ª colocada, perdendo assim 16 posições. Paulista, em Pernambuco, caiu ainda mais colocações, 19 no total, passando de 64º para 83º, ficando mais distante de atingir a meta da universalização no tratamento de esgoto e fornecimento de água.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 08/04/2024

NOVA COMPANHIA AÉREA NACIONAL DE CARGAS FAZ DE PE SUA BASE NORDESTINA

A Levu Air Cargo encontra-se em processo de certificação junto à ANAC, com Viracopos, em Campinas (SP), sendo a principal base da companhia aérea, que vai ter operações no Recife (REC) e em Manaus (MAO)

Da Redação ME



Empresa Levu Air Cargo vai funcionar inicialmente com um Airbus A321F, versão cargueira que ainda não opera no Brasil. Foto: Levu Air Cargo/Divulgação

Uma nova companhia aérea especializada em transporte de carga começa a levantar voo no Brasil tendo Pernambuco como sua base no Nordeste. Trata-se da Levu Air Cargo, que está em processo de homologação junto à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), mas já tem seu site oficial no ar

(<https://www.levuaircargo.com/>) desde o dia 2 de abril.

A empresa aérea pretende operar transportando materiais de alto valor, como automotivos e produtos fármaco-químicos, que têm maior complexidade de manuseio, entre as rotas Recife-Manaus-São Paulo (Viracopos e Guarulhos).

Para a operação, a Levu vai atuar inicialmente com uma aeronave, o Airbus A321, com capacidade de carregamento de até 27 toneladas. Para o último quadrimestre deste ano, a expectativa é que a empresa ganhe o reforço de um Airbus A330, que pode transportar até 70 toneladas de carga.

Pelo site oficial da empresa, a Levu tem 19 funcionários espalhados nos escritórios de Campinas (SP), Manaus (AM) e Recife (PE). No mapa das rotas, encontram-se também Belém (PA) como aeroporto a ser atendido no transporte de cargas. Os destinos internacionais oferecidos são Bogotá (Colômbia), Paris (França) e Miami (Estados Unidos).

Companhia aérea de cargas terá concorrentes

O mercado de transporte de cargas aéreas é dominado no Brasil por companhias especializadas, como Sideral e Total, além dos setores operacionais das três grandes companhias aéreas brasileiras: Gol, Latam e Azul.

De acordo com o site especializado em aviação AeroIn, a Levu Transporte Aéreo e Logística de Cargas Ltda foi registrada em maio de 2022 com o CNPJ 46.416.494/0001-90, tendo como sócios empresários ligados à empresa Expert-Log, que já opera no comércio exterior, mas usando espaço de porão de aeronaves de outras empresas.

Em novembro de 2022, representantes da Levu Logistics foram recebidos pelo governador de Pernambuco da época, Paulo Câmara, para formalizar o interesse de investir R\$ 55 milhões para iniciar operações no estado.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 08/04/2024

CODEBA ASSINARÁ CONVÊNIO COM UNESCO E ABC PARA AÇÕES SOCIOAMBIENTAIS EM 3 PORTOS BAIANOS

A iniciativa vai focar na elaboração de projetos de coesão social, abrangendo economia criativa e inovação tecnológica nos terminais portuários operados pela Codeba ao longo do litoral baiano

Da Redação ME



Porto de Ilhéus movimentou 556.597 toneladas em 2023, o maior volume de cargas registrado no terminal desde o ano de 2008. Foto: Codeba/Arquivo

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), Agência Brasileira de Cooperação (ABC), vinculada ao Ministério das Relações Exteriores; e a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) vão assinar, ainda neste primeiro semestre, convênio de cooperação técnica cujos principais resultados serão uma série de programas de impacto socioambiental em comunidades do entorno dos portos baianos:

Salvador, Ilhéus e Aratu-Candeias.

A proposta é sistematizar estudos das vulnerabilidades e necessidades ambientais, sociais e do patrimônio cultural desses portos, com focos em cada uma dessas áreas. A iniciativa vai focar na elaboração de projetos de coesão social, abrangendo economia criativa e inovação tecnológica.

Codeba mais sustentável

“Esse acordo é um passo importante para tornar nossos portos sustentáveis. É o caminho a ser percorrido para conciliar desenvolvimento econômico com equilíbrio socioambiental. Com isso, queremos ser exemplo nos princípios que norteiam a pauta ESG (sigla em inglês para gestão ambiental, social e de governança), em sintonia com as melhores práticas internacionais de gestão portuária”, pontua o presidente da Codeba, Antonio Gobbo.

As três instituições também pretendem que o acordo desenvolva projetos vinculados à cultura oceânica. Ainda nesse contexto, vão subsidiar a elaboração de programas de regeneração do patrimônio natural marinho indicando diretrizes para a conservação do ecossistema. A proposta inclui, ainda, projeto para criação de programa de preservação dos cetáceos e a elaboração de um Planejamento Espacial Marinho (PEM).

A partir das propostas encaminhadas pela parceria, as instituições esperam contribuir para o desenvolvimento econômicos dessas regiões, que contemplam áreas que se definem como comunidades socialmente vulneráveis, minimizando os impactos ambientais e contemplando as populações locais, como mão de obra qualificada para o desenvolvimento de novos projetos ou como parceiros no monitoramento desses impactos.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 08/04/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ E USACE SE REÚNEM PARA DETALHAR PLANO DE TRABALHO VOLTADO PARA HIDROVIAS

Plano inclui visitas técnicas, auxílio em análise de projetos de concessões hidroviárias e transferência de expertise ao longo do ano



Brasília, 05/04/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) se reuniu, na tarde dessa sexta-feira (5), com representantes do Corpo de Engenheiros do Exército Americano (USACE) para detalhar o plano de trabalho elaborado pelas duas equipes.

Essa iniciativa faz parte de um Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a agência brasileira e o corpo de engenheiros estadunidenses, assinado no final do ano passado. Mais informações estão disponíveis neste link.

Plano de trabalho

No plano de trabalho, estão previstas para este ano diversas iniciativas. Entre elas, a realização de visitas técnicas e treinamentos em temas ligados aos serviços prestados nas hidrovias.

Além disso, o corpo de engenheiros dos Estados Unidos irá auxiliar na análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) das hidrovias do Tocantins e do Paraguai. Duas hidrovias consideradas prioritárias pelo Plano Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário, que foi elaborado pela ANTAQ e aprovado no ano passado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Devido a importância do tema para a Agência e para o desenvolvimento do Brasil, com esse apoio da USACE será possível acelerar o processo de análise e utilizar expertise estrangeira para os projetos.

Otimismo

O diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, disse estar muito “confiante que com esse plano de trabalho nós vamos dar passos seguros e efetivos visando à implantação das nossas hidrovias”.

Por sua vez, os integrantes que representaram a USACE na reunião, também destacaram a importância dessa parceria e afirmaram que o “o corpo técnico que encontrou na ANTAQ é muito competente”.

Selo ambiental

O estudo da hidrovia do Madeira recebeu um selo ambiental da Associação Mundial para a Infraestrutura de Transportes Aquaviários (PIANC). As soluções apresentadas no projeto para o manejo ambiental foram consideradas pioneiras pela associação.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 08/04/2024

ANTAQ APROVA PESQUISA DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS DA NAVEGAÇÃO DE PASSAGEIROS

Levantamento vai servir de subsídio para o aprimoramento de ações regulatórias futuras

Nesta quinta-feira (4) foi realizada a 562ª Reunião Ordinária de Diretoria



Brasília, 04/04/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta quinta-feira (4) em reunião de diretoria, a Pesquisa de Satisfação dos Usuários da navegação longitudinal de passageiros e misto, que está na Agenda de Estudos 2021-2024.

A diretora da Agência que relatou o processo, Flávia Takafashi, ressaltou que esse o serviço de transporte aquaviário tem um papel primordial para a locomoção das pessoas e da movimentação de cargas em especial na região amazônica onde muitas vezes esse é o único meio de acesso e abastecimento de certas localidades”.

Ela completou destacando que “na região Norte do país a navegação interior é sem dúvida alguma o modal mais importante e o seu potencial de crescimento é grande em todo Brasil”.

Com esse documento será possível ter um levantamento para subsidiar o aprimoramento de futuras ações regulatórias, bem como do trabalho de fiscalização, visando sempre a melhoria dos serviços prestados pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) outorgadas pela Agência.

Além disso, será possível tornar cada vez mais eficiente a atuação desta Agência em seu mercado regulado, com foco na entrega de serviços adequados à toda sociedade.

Por isso, foi considerado primordial pela área técnica da ANTAQ que a pesquisa seja repetida em intervalos regulares, de modo a permitir o acompanhamento da evolução da satisfação dos usuários com esses serviços ao longo do tempo.

Índice de satisfação

A pesquisa mostra que 45,2% das EBNs que tiveram o Índice de Satisfação Agregado (ISA) apurado ficaram acima de 4 pontos sendo 5 pontos o valor máximo, enquanto apenas 9,6% ficaram com o índice abaixo de 3 pontos.

No total, foram entrevistados 6.292 usuários presencialmente na Região Amazônica de 104 empresas de navegação diferentes que operam em 34 linhas nos serviços de transporte aquaviário de passageiros ou de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal.

O principal município de origem e destino dessas linhas foi Manaus (AM) com 22,7% e 19,6% da quantidade de viagens, respectivamente. Os dois principais motivos da viagem foram trabalho/negócios, com 27,8%, e visita a amigos/parentes, com 25,4%. Em relação à frequência da viagem, 37% dos usuários entrevistados alegaram fazer uso eventual do serviço e 29,6% disseram que efetuam a viagem uma vez ao ano.

Índice por atributo

Segundo o levantamento, o melhor índice de satisfação do usuário por atributo foi a regularidade do serviço, que atingiu 4,4 de 5 pontos possíveis; seguido por eficiência e cortesia, ambos com 4,2 pontos.

Por sua vez, os índices mais baixos de satisfação do usuário foram de 3,8 pontos para preço justo ou modicidade e 3,9 pontos respectivamente para pontualidade, acessibilidade e atualidade.

Na avaliação dos usuários entrevistados 77,8% citou a segurança como uma das características mais importantes para os serviços que são prestados. Dos usuários que deram alguma sugestão de melhoria, os três primeiros temas foram limpeza (16,2%), pontualidade (9,0%) e alimentação (8,6%).

Pesquisa de travessias



No início do ano passado, a ANTAQ apresentou a Pesquisa de Satisfação dos Usuários de serviços de travessia. Esse levantamento foi concluído em 2022. Na ocasião foram entrevistados 8.852 passageiros e condutores de veículos nas macrorregiões Amazônia, Nordeste e Centro-Sul.

Nessa pesquisa, foi constatado que o serviço de transporte de passageiros na navegação de travessia foi bem avaliado, ou seja, a maioria dos usuários manifestou estar “totalmente satisfeito”.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 08/04/2024



Presidência da República

Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBE INVESTIMENTOS DE 163 MILHÕES PARA OBRAS DE DRAGAGEM

Medida visa aumentar a capacidade de transporte o porto para receber os navios de grande porte



A expectativa é que as obras sejam entregues em agosto de 2024
- Foto: Divulgação

Com um investimento total de 163 milhões de reais, a empresa PortosRio está executando obras de dragagem para aprofundar o canal de acesso do porto do Rio de Janeiro de 15,5 para 16,2 metros. Essa iniciativa visa não apenas aumentar a capacidade de transporte, mas também preparar o local para receber os navios do futuro.

A conclusão da obra de dragagem não só fortalece a infraestrutura portuária, mas também impulsiona a economia local e nacional. Com o novo calado homologado, o Porto do Rio de Janeiro estará apto para operar os imponentes navios New Panamax, de 366 metros de comprimento e capacidade para cerca de 15 mil TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit).

A draga Galileo Galilei desempenha um papel central nesse empreendimento, movendo toneladas de sedimentos e detritos para aprofundar o canal. Em colaboração estreita com a PortosRio, a draga opera incansavelmente para moldar o futuro do porto e da cidade.

Com a obra de dragagem e o novo calado, o Porto do Rio de Janeiro se destaca como um dos principais portos do Brasil e do mundo, pronto para receber os navios de grande porte. A obra deve ser entregue em agosto de 2024.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 08/04/2024



Presidência da República

Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

TRANSNORDESTINA: “NÓS VAMOS ENTREGAR ESSA FERROVIA, QUE VAI REINSERIR O NORDESTE NA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DO PAÍS”, AFIRMA RENAN FILHO

Marco da integração e desenvolvimento do Nordeste, ferrovia Transnordestina recebe visita do ministro dos Transportes e do presidente Lula, no trecho do Ceará. Em um ano de retomada de investimentos, obras saltam de 40% para 61% de execução



Trabalhadores e autoridades no canteiro de obras da Transnordestina em Iguatu (CE) - Foto: Marcio Ferreira/MT

Com a missão de promover a integração nacional e aproximar o Brasil dos principais mercados mundiais, a atual gestão do Governo Federal incluiu o avanço das obras da ferrovia Transnordestina como prioritária no setor de transportes. Hoje, os trabalhos avançam em ritmo acelerado, principalmente no trecho entre as cidades de Acopiara e Quixeramobim, no Ceará. O ministro dos Transportes, Renan Filho, desembarcou no estado nesta sexta-feira (5), ao lado do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, para conferir o andamento das obras no canteiro de Iguatu (CE).

Nesse trecho, são executados serviços de infraestrutura, como terraplanagem e drenagem. Na sequência, começam os trabalhos de superestrutura, instalação de trilhos e dormentes. Dos 1.206 quilômetros que a ferrovia terá, 679 quilômetros já estão concluídos.

"Nós vamos entregar a ferrovia de integração nacional, que vai reinserir o Nordeste na estratégia de desenvolvimento do país, trazendo oportunidade pra todo mundo", assegurou o ministro Renan Filho. O avanço da obra nesta região cearense deve gerar mais 1,3 mil postos de trabalho. Atualmente o empreendimento registra 3,8 mil empregos, entre diretos e indiretos, com mais de 90% de mão de obra local. Em 2025, no pico da construção, o número pode saltar para 23.200 empregos.

"Conseguí esse abençoado emprego há 5 meses e sou grato à Somafel [empresa que atua na frente cearense] e a essa obra que é a Transnordestina", celebrou o iguatense Edmilson Chuva, 45 anos, auxiliar de via permanente. Ele já trabalhou com empresas de móveis tubulares, calçados, na área de saúde e em outros locais, mas afirma que a oportunidade na estrada de ferro chegou em hora boa: "Eu e minha família estamos tirando nosso sustento daqui. Só tenho a agradecer".

Durante a passagem por Iguatu, o presidente Lula garantiu que as oportunidades só vão aumentar. "Se depender do governo, vamos cumprir todos os acordos firmados e não vamos permitir que falem os recursos necessários para terminar essa ferrovia", afirmou.

Com a retomada de investimentos federais no projeto, houve um expressivo salto na evolução das obras. Em 2023, foram aplicados cerca de R\$ 269 milhões no empreendimento, que hoje contam com uma evolução de 61% de avanço físico. "A Transnordestina levou 16 anos para ter 40% de obra executada. Em um ano, já temos 61%! Até 2025, devemos gerar mais de 23 mil empregos. Com Pernambuco de volta ao projeto, vamos ainda mais longe!", destacou o ministro Renan Filho.

Desenvolvimento

De Eliseu Martins, no Piauí, até o Porto de Pecém, no Ceará, a Transnordestina terá uma extensão de mais de 1,2 mil quilômetros, passando por 53 municípios dos estados do Piauí, Ceará e Pernambuco. A ferrovia será responsável pelo transporte de grãos, fertilizantes, cimento, combustíveis e minério. Boa parte dessa carga seguirá para o mercado externo.

"Tem gente que acha que o Nordeste não merece uma ferrovia desse tamanho. Mas tem gente como o presidente Lula e como vocês que sabem que essa região, se incentivada, tudo que aqui a gente bota, o Nordeste bota pra frente e faz o país avançar", afirmou o ministro dos Transportes.

Trecho Salgueiro-Suape

Devido a sua prioridade, a Transnordestina teve, no governo Lula, o trecho Salgueiro-Suape (PE) reinserido no programa de aceleração do crescimento – o Novo PAC. Ele havia sido retirado do contrato de concessão na gestão anterior.



Graças a decisão, em março, do Tribunal de Contas da União (TCU), o Ministério dos Transportes poderá retomar o investimento no segmento entre a cidade de Salgueiro e o Porto de Suape, em Pernambuco.

O TCU analisava inconsistências relacionadas ao contrato de construção e exploração da ferrovia Nova Transnordestina, o que impedia, até então, o aporte de recursos públicos federais no empreendimento. Com a decisão da Corte de Contas, os trâmites para início de execução das obras podem ser acelerados. A previsão é de que R\$ 450 milhões sejam investidos nos próximos anos para conclusão do braço pernambucano da estrada de ferro.

Integração

Já em 1956, a necessidade de uma conexão no Nordeste havia sido percebida, tanto que uma ligação entre Missão Velha (CE) e Petrolina (PE), passando por Salgueiro (PE), constava no Plano Ferroviário Nacional. A construção do que viria a ser a Transnordestina foi iniciada em 1959. Porém, logo o projeto foi interrompido por ter sido considerado economicamente inviável.

Somente cinco décadas depois, em 2006, durante o primeiro mandato do presidente Lula, o Governo Federal retomou o projeto da grandiosa ferrovia, dando seguimento às obras. O orçamento atual do empreendimento é de R\$ 15 bilhões.

Executada com capacidade de transportar 30 milhões de toneladas por ano, a Transnordestina é sinônimo de redução dos custos de transportes dos produtos provenientes dos pólos industriais, minerais e de agronegócios existentes na região Nordeste.

Entre os benefícios de sua implantação destacam-se:

- Incremento do escoamento de grãos do semiárido brasileiro
- Fomento ao desenvolvimento socioeconômico do Porto de Pecém (CE)
- Aumento de competitividade do setor agrícola
- Otimização do escoamento da produção do polo de fruticultura de Petrolina (PE) e Juazeiro (CE)
- Geração de empregos

Na avaliação do presidente da República, é fundamental investir não somente em rodovias, mas também em ferrovias e hidrovias de qualidade no Brasil. "Precisamos ter um sistema intermodal para utilizar todo o potencial para transportar gente, carga e para baratear as coisas para o nosso povo", ressaltou, nesta sexta-feira. "Na próxima vez que eu vier aqui a Iguatu, eu virei pela Transnordestina", concluiu Lula.

O evento desta sexta-feira, no Ceará, contou ainda com as presenças do ministro da Integração do Desenvolvimento Regional, Waldez Góes; do governador do Ceará, Elmano de Freitas; do prefeito de Iguatu, Ednaldo Lavore; e do secretário de Transporte Ferroviário do MT, Leonardo Ribeiro; e parlamentares da bancada federal do Ceará, entre outras autoridades.

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

Data: 08/04/2024

DURANTE DOIS DIAS, MINISTRO RENAN FILHO ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS, ENTREGA E VISTORIA OBRAS EM RODOVIAS DE MINAS GERAIS

Agenda inclui inauguração do Trevão de Monte Alegre de Minas, assinatura de ordens de serviço da BR-116/MG e da BR-265/MG, além de visita a obras na BR-381/MG

Para avançar no compromisso do Governo Federal de ampliar os investimentos e os níveis de segurança e de serviços da malha rodoviária de Minas Gerais, o ministro dos Transportes, Renan Filho, lidera comitiva que percorrerá vários municípios do estado nos próximos dias 8 (segunda-feira)



e 9 de abril (terça). O objetivo é entregar um complexo viário, vistoriar obras em andamento e assinar ordens de serviço que possibilitarão novas intervenções nas estradas federais que cruzam o estado.

Também integram a comitiva o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira; o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale; o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão; e parlamentares da Bancada Federal de Minas Gerais, entre outras autoridades. O Governador de Minas Gerais, Romeu Zema, participa dos eventos previstos.

Entre as cidades inclusas na agenda estão Monte Alegre de Minas, Ipatinga, Timóteo e São João del Rei. Confira a programação:

Segunda-feira (8/4)

Monte Alegre de Minas

- 11h – Cerimônia de inauguração do Complexo Vário do Trevão

Local: Entroncamento entre a BR-153 e BR-365

Após o evento, está previsto atendimento à imprensa. Não há necessidade de credenciamento prévio.

Timóteo

- 15h30 – Visita à frente de obras de manutenção da Travessia Urbana de Timóteo (Coronel Fabriciano-João Monlevade)

Local: BR-381/MG, Km 265

Ipatinga

- 16h – Assinatura de ordem de serviço de manutenção da BR-116/MG (Teófilo Otoni - Governador Valadares)

Local: Auditório da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG) – Av. Pedro Linhares Gomes, nº 5431, Horto/Ipatinga

Após a solenidade, está previsto atendimento à imprensa. Não há necessidade de credenciamento prévio.

Terça-feira (9/4)

São João Del Rei

- 10h30 – Assinatura da ordem de serviço de manutenção da BR-265/MG (Lavras - Nazareno)

Local: Teatro Municipal – Rua José Gômide, S/N, Centro, São João del Rei

Após o evento, está previsto atendimento à imprensa. Não há necessidade de credenciamento prévio.

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

Data: 08/04/2024



PORTAL PORTO GENTE

SENADOR GIORDANO ATIRA LAMA NO PORTO DE SANTOS E RESVALA NO SENADO FEDERAL.

Editorial Portogente

A mulher de César não basta ser honesta, deve parecer honesta

Causa um silêncio com significado o fato da renomada colunista do portal UOL, Mônica Bergamo, ter relacionado uma lista de ministros com probabilidade de serem substituídos, sem constar o nome do polêmico ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho (Republicanos), tendo em vista a incerteza que se assiste no Porto de Santos, o principal complexo portuário do hemisfério sul. A denúncia do senador da República, Alexandre Luiz Giordano (MDB), que lhe fez graves e amplas acusações sobre propinas, sem provas nem retratação, até agora, abrange um negócio de mais de R\$ 20 bilhões de investimentos. Porém, do seu governo, o presidente Lula só quer boa notícia.



Veja mais: Lula, atenção aos ruídos que vêm do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115874-os-ruídos-do-porto-de-santos>

[ruídos-do-porto-de-santos](https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115874-os-ruídos-do-porto-de-santos)

Segundo a Bergamo, Lula está insatisfeito com governo e estuda reforma ministerial. Quando em 2 de fevereiro, último, comemorou-se os 132 anos do Porto de Santos, o senador Giordano foi a única autoridade presente não anunciada. No mesmo evento, o governador do Estado de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos) ao se pronunciar, foi fortemente vaiado por um grupo organizado e com camisetas uniformes, parte de uma plateia de acesso todo controlado. O Presidente, como anfitrião, ficou descontente com tamanha baixezita e, de imediato, passou uma severa raspança, que se deduz, no ministro de Portos.

Veja mais: Debater a Antaq e regionalizar os portos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115706-debater-a-antaq-e-regionalizar-os-portos>

O presidente do partido Republicanos é o bispo da Igreja Universal do Reino de Deus, Marcos Pereira, que almeja suceder o atual Presidente da Câmara dos Deputados do Brasil, Arhur Lira (Progressistas-PP), cujo mandato finda neste ano. Um quadro forte e que pode justificar a blindagem do ministro de Portos, não incluído na lista de ministros com probabilidade de serem substituídos. Entretanto, não se percebe, na gestão do Porto de Santos, preocupação com resultados priorizando o Brasil e a produtividade portuária.

Veja mais: 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>

Verdadeiras ou não, as denúncias do senador Giordano têm consequência, mesmo com o seu silêncio recente. Além disso, até como uma iniciativa pessoal e prerrogativa, a sua presença na audiência pública das obras para o túnel submerso do Porto de Santos, em Brasília, no valor de R\$ 5,8 bilhões, também coincidia com as participações do ministro Chefe da Casa Civil, Rui Costa (PT) e do presidente do Congresso, senador Rodrigo Pacheco (PSD). E cabe perguntar: este cenário teve relação com o calar repentino das denúncias do senador envolvendo o ministro de Portos?

Veja mais: Denúncia que ameaça as obras do Porto de Santos silenciada?

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115867-denuncia-que-ameaca-as-obras-do-porto-de-santos>

Portanto, o caso da denúncia de propinas nos negócios do Porto de Santos deve receber luz do sol, para ser muito bem esclarecido. Isto exige transparência. Abrir a comissão parlamentar de inquérito - CPI. Um caso que ameaça a seriedade de líderes nacionais, como o presidente do Senado, que não revela alguma medida tomada. E cujo papel implica requerer informação a ministro de Estado. Assim, prejudica o anúncio de realizações do governo Lula, nesta situação que exige mudança radical de rumo e deprecia a política.

Veja mais: Ministro Sílvio Costa Filho causa inquietação no setor portuário

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115590-ministro-silvio-costa-filho-causa-inquietacao-no-setor-portuario>

O Artigo 55, parágrafo 1º, da Constituição Brasileira, determina que perderá o mandato o Senador que abusar das prerrogativas que lhe são asseguradas. Entretanto, não se sabe sequer de processo para a condição suspensiva a ser aplicada ao senador Giordano, que jogou lama em abundância sobre propinas no Porto de Santos, sem apresentar as provas. Com foco no presidente do Porto e no ministro de Portos, sobre os quais não podem pairar tais dúvidas e devem mostrar que são sérios, mas, dos quais também não se percebe ações contra o senador. Um quadro que demonstra a improdutividade do modelo da gestão de portos brasileiros e que precisa ser regionalizado.

Veja mais: Regionalização é bem vinda para integrar a administração do porto e o município onde está instalado

<https://portogente.com.br/radar-global/105448-regionalizacao-e-bem-vinda-para-integrar-a-administracao-do-porto-e-o-municipio-onde-esta-instalado>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/04/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ANTAQ E USACE: PARCERIA ESTRATÉGICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A troca de experiências e conhecimento entre as autoridades brasileiras e norte-americanas é de suma importância para o desenvolvimento da malha de transportes brasileira, especialmente no setor hidroviário, no qual os Estados Unidos possuem uma expertise significativa, dadas as dimensões de suas hidrovias. Nesse sentido, o Acordo de Cooperação Técnica entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Corpo de Engenheiros do Exército Americano (Usace) representa um passo importante. A realização de reuniões – como a ocorrida entre representantes dos dois órgãos na última sexta-feira, em Brasília -, visitas técnicas e treinamentos conjuntos demonstra o compromisso mútuo em fortalecer as capacidades técnicas e operacionais brasileiras relacionadas às hidrovias.

A colaboração dos engenheiros americanos na análise dos estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) das hidrovias do Tocantins e do Paraguai é especialmente relevante, considerando a importância estratégica dessas vias fluviais para o transporte de cargas no Brasil. Essa cooperação permitirá uma análise mais abrangente e criteriosa dos projetos, contribuindo para acelerar o processo de desenvolvimento e ampliação da infraestrutura hidroviária no País.

A expertise da Usace, reconhecida internacionalmente, será fundamental para identificar melhores práticas, soluções inovadoras e padrões de excelência a serem aplicados nas hidrovias brasileiras. Além disso, a troca de conhecimento entre as equipes brasileiras e americanas promoverá o aprimoramento contínuo das técnicas e metodologias empregadas na gestão e operação das hidrovias, visando a eficiência, segurança e sustentabilidade desses sistemas de transporte aquático.

Diante da crescente demanda por soluções logísticas integradas e sustentáveis, a cooperação internacional desempenha um papel fundamental na modernização e expansão da infraestrutura de transportes no Brasil. Portanto, é fundamental que os esforços conjuntos entre Brasil e Estados Unidos sejam incentivados e fortalecidos, visando promover o desenvolvimento econômico e social por meio da melhoria da conectividade e acessibilidade das hidrovias brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

DRAGAGEM 1

O Porto do Rio de Janeiro realiza a dragagem de aprofundamento de seu canal de acesso, dos atuais 15,5 metros para 16,2 metros. O empreendimento, orçado em R\$ 163 milhões, irá ampliar a capacidade operacional do complexo marítimo e prepara-lo para receber navios da classe Nem Panamax, com 366 metros de comprimento e capacidade para carregar 15 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

DRAGAGEM 2

O serviço de dragagem no Porto do Rio de Janeiro, que está sendo realizado pela draga Galileo Galilei, deve ser concluído até agosto deste ano, segundo a PortosRio, a autoridade portuária.

INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA 1

Os projetos do Governo Federal para facilitar a troca de mercadorias entre o Brasil e os demais países da América do Sul serão debatidos nessa terça-feira, dia 9, às 15 horas, no Porto de Tabanga (AM), com a participação dos ministros Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos), Simone Tebet (Planejamento e Orçamento) e Waldez Góes (Integração e Desenvolvimento Regional) e do governador Wilson Lima. Entre as iniciativas que serão discutidas, estão as Rotas de Integração Sul-Americana, as Rotas de Integração Nacional e ações de logística portuária.

INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA 2

As autoridades também vão debater o plano de dragagem do Amazonas, que está sendo organizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos a fim de reduzir os impactos da estiagem prevista para este ano. No ano passado, esse período de seca reduziu o nível dos rios do estado e acabou interrompendo a navegação em diversos trechos. Os serviços de dragagem para manter as profundidades necessárias nos rios terão seus editais de contratação lançados no próximo mês de junho.

GUINDASTES

Líder mundial na fabricação de guindastes portuários, a finlandesa Konecranes anunciou a compra de sua concorrente alemã, a Kocks Kranbau, ampliando sua participação no mercado europeu. Com instalações em Bremen, Hamburgo e Oberhausen, na Alemanha, a Kocks Kranbau vem registrando um faturamento anual entre US\$ 10,85 milhões e US\$ 13 milhões, nos últimos exercícios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2024

NACIONAL - ANTAQ E NORTE-AMERICANOS DISCUTEM PLANO DE TRABALHO PARA HIDROVIAS

Iniciativa prevê visitas técnicas e treinamentos sobre os serviços prestados no modal hidroviário

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O trabalho conjunto entre a Antaq e o corpo de engenheiros dos Estados Unidos está inserido em um Acordo de Cooperação Técnica assinado no final do ano passado (Foto: Divulgação/Antaq)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou na sexta-feira, dia 5, uma reunião com representantes do Corpo de Engenheiros

do Exército Americano (Usace) para discutir detalhes do plano de trabalho elaborado em conjunto pelas duas equipes. Dentre as iniciativas planejadas, estão incluídas visitas técnicas e treinamentos sobre os serviços prestados nas hidrovias.

Essa ação está inserida em um Acordo de Cooperação Técnica assinado entre a agência brasileira e o corpo de engenheiros dos Estados Unidos, firmado no final do ano passado. Além disso, os engenheiros americanos irão colaborar na análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) das hidrovias do Tocantins e do Paraguai. Essas duas hidrovias são consideradas prioritárias de acordo com o Plano Geral de Outorgas Hidroviárias, elaborado pela Antaq e aprovado pelo Ministério de Portos e Aeroportos no ano passado.

De acordo com a Antaq, dada a importância do assunto, o apoio da Usace permitirá acelerar o processo de análise e aproveitar a expertise estrangeira nos projetos relacionados às hidrovias.

O diretor-geral da agência, Eduardo Nery, disse estar muito “confiante que com esse plano de trabalho nós vamos dar passos seguros e efetivos visando à implantação das nossas hidrovias”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2024

NACIONAL - SENADO APROVA CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE SEGURANÇA DE NAVEGAÇÃO

Atualizado em: 8 de abril de 2024 às 2:31
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Projeto teve parecer favorável do relator após ser analisado pela Comissão de Relações Exteriores da casa



Segundo o relator Chico Rodrigues, a convenção visa principalmente facilitar a transição de uma organização não governamental para uma organização intergovernamental (Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado)

O Senado aprovou na quarta-feira (3), por votação simbólica, o texto referente à Convenção da Organização Internacional de Autoridades de Auxílios à Navegação Marítima e Faróis, firmada em Paris em 27 de janeiro de 2021. Este projeto será encaminhado para promulgação.

O Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 278/2023, que trata desse assunto e teve origem na Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados, passou pela avaliação da Comissão de Relações Exteriores do Senado em 21 de março, onde recebeu parecer favorável do relator, senador Chico Rodrigues (PSB-RR). No Plenário, o senador Hamilton Mourão (Republicanos-RS) foi designado como relator ad hoc para realizar a leitura.

Inicialmente estabelecida em 1957 como Associação Internacional de Autoridades de Faróis (IALA, na sigla em inglês), a organização, sediada na França, visa promover condições para a navegação segura, econômica e eficiente das embarcações em escala global. Em 2014, os estados-membros optaram pela transição da associação para uma organização.

No seu parecer, Chico Rodrigues destacou que a convenção tem como objetivo principal facilitar a transição da IALA, uma organização não governamental, para a Organização Internacional de Auxílios Marítimos à Navegação, uma organização intergovernamental sujeita ao direito internacional.

“O tratado – disse o senador – contém dispositivos que estabelecem o novo sujeito de direito internacional, seus propósitos e objetivos, suas funções, seus membros, órgãos e disposições relativas à sua administração. O assunto de que a organização se incumbirá reveste-se de extrema relevância. No mundo, 80% do comércio internacional de mercadorias é transportado por via marítima. No Brasil, essa cifra representa mais de 95% do nosso comércio exterior. Dessa forma e na medida em que venha a regulamentar, no plano mundial, as questões relativas à farolagem, balizagem e ajudas à navegação, a nova organização contribuirá para a movimentação segura, econômica e eficiente de embarcações em todo o globo”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2024

REGIÃO NORDESTE - SUAPE FAZ OFERTA DE LOTES PARA ARRENDAMENTO NO PORTO

Espaços têm como finalidade a construção de dois berços e a instalação de terminais de graneis líquidos

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A instalação de dois novos berços no porto interno é essencial para o incremento na movimentação de cargas, com a atração de mais rotas e a ampliação do transporte por cabotagem (Foto: Divulgação/Suape)

O Complexo Industrial Portuário de Suape anunciou que está oferecendo três lotes para arrendamento dentro do perímetro do porto organizado. Um desses espaços destina-se à construção dos cais 6 e 7, cada um com uma extensão de 350 metros. Os dois berços combinados abrangem uma área de 30,7 mil metros quadrados (equivalente a 3,07 hectares), enquanto a área de retrocesso é de 206 mil metros quadrados (ou 20,6 hectares). Os outros lotes estão estrategicamente localizados e são adequados para a instalação de terminais de graneis líquidos.

“Queremos ampliar as operações de carga e descarga e a movimentação de graneis líquidos, além de potencializar a nossa zona industrial, que atualmente comporta mais de 80 empresas. Vamos expandir cada vez mais e tornar Suape referência no país e no cenário mundial, consolidando a posição de hub port”, disse Márcio Guiot, diretor-presidente de Suape.

O lote 13 possui uma área de 50,1 mil metros quadrados (5,1 hectares), enquanto o lote 14 abrange 80,2 mil metros quadrados (8,2 hectares), ambos com características semelhantes de uso.

“A instalação de dois novos berços no porto interno é essencial para o incremento na movimentação de cargas, com a atração de mais rotas e a ampliação do transporte por cabotagem (entre os portos do país). O projeto se torna ainda mais atrativo com as obras de dragagem do canal externo (até 20 metros de profundidade) e do canal interno (até 16,2 metros)”, afirmou o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Rinaldo Lira.

Empresas interessadas em adquirir os terrenos disponíveis para arrendamento têm até 30 de abril deste ano para enviar uma manifestação de interesse à administração do porto estatal, com o objetivo de subsidiar estudos de pré-viabilidade para os projetos. Informações detalhadas sobre os lotes estão disponíveis no site de Suape (www.suape.pe.gov.br).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2024

MERCOSUL - AUTORIZADAS OBRAS DO TRECHO 3 DA ROTA BIOCEÂNICA NO PARAGUAI

Setor tem 225 km de extensão e o investimento previsto para esse serviço é de US\$ 353 milhões
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O trecho 3 da Rota Bioceânica no Paraguai abrange a rota PY15, que tem 225 km de extensão e vai ligar as cidades de Mariscal Estigarribia e Pozo Hondo, na região do Chaco (Foto: Mairinco de Pauda/Rota Bioceânica)

Foi dada a ordem para iniciar as obras dos lotes 1, 2 e 4 correspondentes ao trecho 3 da Rota Bioceânica no Paraguai. O setor abrange a rota PY15, com 225 km de extensão, ligando a cidade de Mariscal Estigarribia a Pozo Hondo, na região do Chaco.

Chefe interino da Unidade de Execução do Projeto Fonplata (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata), o engenheiro Alfredo Sánchez disse que, a partir de agora, com a ordem de início dos serviços de melhoria e pavimentação, as empresas têm um prazo de seis meses para preparar o projeto executivo.

“Estamos a fazer todo o trabalho necessário para podermos garantir que esses seis meses possam ser reduzidos ao máximo para que possamos ter máquinas nas encostas o mais rapidamente possível”, disse. O investimento previsto para esse serviço é de US\$ 353 milhões (R\$ 1,78 bilhão).

A Rota Bioceânica é uma mega estrada que tem como objetivo ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico passando por quatro países: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Dessa forma, o Porto de Santos (SP), no Brasil, estará conectado aos complexos de Iquique, Mejillones e Antofagasta, no Chile.

“É um corredor de pouco mais de 8 mil km, dos quais cerca de 600 quilômetros em solo paraguaio”, destacou Alfredo Sánchez.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/04/2024

REGIÃO SUL - VENDA DE CARROS ELÉTRICOS NO PAÍS CRESCE 145% NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Mais de 36 mil veículos leves foram comercializados de janeiro a março deste ano
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O aumento nas vendas faz do Paraná o sexto estado brasileiro com mais emplacamentos de veículos eletrificados, representando 6,18% da participação nacional no trimestre (Foto: Roberto Dziura Jr./AEN)

A venda de carros elétricos em todo o Brasil, no primeiro trimestre, foi 145% maior que no mesmo período de 2023, com 36.090 unidades comercializadas. Considerando apenas o mês de março, foram vendidas 13.613 unidades, um aumento de 127% em relação ao mesmo mês do ano anterior (5.989 unidades). Comparando com fevereiro de 2024, que registrou

10.453 unidades, o aumento foi de 40,5%.

Segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico, 68,5% dos carros comercializados no trimestre foram das tecnologias BEV (Veículo Elétrico a Bateria, na sigla em inglês) ou PHEV (Veículo Híbrido Plugável), conhecidos como carros plug-in que requerem recarga externa. O restante do mercado é composto por modelos híbridos, que utilizam motores elétricos em conjunto com motores a combustão e não necessitam de carregamento externo.

Paraná

No primeiro trimestre de 2024, as vendas de carros elétricos no Paraná registraram um crescimento de 123% em comparação com o mesmo período do ano anterior. Segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), de janeiro a março deste ano, foram comercializados 2.232 veículos leves eletrificados no estado, em contraste com os 1.001 emplacamentos no mesmo período do ano anterior.

Esses números posicionam o Paraná como o sexto estado brasileiro com mais emplacamentos de veículos eletrificados, representando 6,18% da participação nacional no trimestre. Esta colocação fica atrás apenas de São Paulo, Distrito Federal, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Minas Gerais.

Os carros eletrificados correspondem a 7% do total de vendas do setor automotivo de veículos leves no Paraná, conforme dados da Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). Somente em março, foram adquiridos 789 carros elétricos no estado, um aumento de 30,4% em relação a fevereiro e de 122% em comparação com o mesmo mês de 2023, evidenciando uma tendência de crescimento contínuo na demanda por esses veículos.

Três cidades paranaenses estão entre os 50 municípios brasileiros que mais venderam carros elétricos. Curitiba lidera a região sul do Brasil, ficando em quinta posição nacional, com 1.117 unidades comercializadas no primeiro trimestre. Outras cidades paranaenses que figuram na lista são Londrina, na 36ª posição, com 201 unidades vendidas, e Maringá, na 39ª colocação, com 177 unidades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2024

REGIÃO SUL - COMPANHIA ANUNCIA VOOS PARA BUENOS AIRES E SANTIAGO PARTINDO DE CURITIBA

A JetSmart informa que passará a operar os dois trajetos a partir de junho, sem escalas

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Com a inclusão das rotas Curitiba-Buenos Aires e Curitiba-Santiago, a companhia aérea JetSmart passa a oferecer dez voos internacionais diretos saindo do Brasil (Foto: Divulgação/JetSmart)

O aumento da demanda de turistas sul-americanos para o Paraná resultou na adição de mais dois voos internacionais para o estado. Na quinta-feira (4), a companhia aérea JetSmart anunciou que a partir do próximo mês de junho começará a operar os trajetos Curitiba-Santiago e Curitiba-Buenos Aires, sem escalas, partindo do Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais.

Com essa adição, o terminal contará agora com seis voos internacionais diretos ou com escalas. Além dos dois novos voos a serem iniciados em junho e julho, já existem rotas para Montevidéu (Uruguai) pela Azul; uma linha para Santiago pela Latam; e dois voos para Buenos Aires pela Gol e pela Aerolineas Argentinas.

Os novos voos da JetSmart começarão em 19 de junho para Santiago e em 11 de julho para Buenos Aires, e as vendas já estão disponíveis. O voo sazonal para Santiago, com duração de 3 horas e 30 minutos, terá três frequências semanais, e o voo para Buenos Aires, com duração de 2 horas e 23 minutos, também terá três frequências semanais. Estima-se que o primeiro ano desses voosterá mais de 15 mil passageiros para Santiago e aproximadamente 43 mil passageiros para Buenos Aires.

As tarifas promocionais para as rotas de Curitiba começam a partir de R\$ 419 para a Argentina e R\$ 445 para o Chile, em cada sentido. De acordo com o Boletim de Dados Turísticos 2024 elaborado pela Secretaria de Turismo do Paraná (Setu), a Argentina foi o segundo maior emissor de turistas para o Paraná no ano passado, com 225.514 visitantes, enquanto o Chile ficou na quarta posição no ranking, com 22.195 pessoas. Além disso, Curitiba também se destaca como destino para viagens corporativas.

“O Paraná é uma grande vitrine para a América do Sul, com grandes atrativos. Essa também é uma forma de ampliar as conexões empresariais dos paranaenses com esses dois países”, diz o governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior (PSD).

Dez voos internacionais

Com a inclusão dessas novas rotas, a JetSmart passa a oferecer dez voos internacionais diretos saindo do Brasil. A companhia já opera no país em sete rotas internacionais, incluindo a que conecta Foz do Iguaçu a Santiago. Fundada em 2016, a JetSmart Airlines é a maior companhia aérea de baixo custo da América do Sul, com operações domésticas no Chile, Argentina, Peru e Colômbia, além de mais de 75 rotas em toda a região, com serviços para o Brasil, Equador, Paraguai e Uruguai, transportando mais de 26 milhões de passageiros na região.

A empresa faz parte do portfólio de companhias aéreas do fundo norte-americano Indigo Partners, assim como da Frontier nos EUA, WizzAir na Europa, Volaris no México e Cebu Pacific na Ásia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2024

REGIÃO SUL - PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL TEM NOVO DIRETOR DE OPERAÇÕES

Engenheiro civil assumiu o cargo nesta semana, substituindo Pablo Fonseca
Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebenews.com.br



Guilherme Medeiros tornou-se mestre em Engenharia Civil pela UFSC e também tem especialização na área de Transportes pela Agência de Cooperação Internacional do Japão

Guilherme Medeiros foi anunciado como novo diretor de Operações e Logística do Porto de São Francisco do Sul (SC). De acordo com a Autoridade Portuária, o engenheiro civil foi eleito pelo Conselho de Administração do Porto (Consad) no final de março, assumindo as funções no dia 1º de abril.

Medeiros substituiu Pablo Fonseca, que deixou o cargo na Autoridade Portuária para atuar em uma empresa privada.

O novo diretor já atuava como gerente de Infraestrutura do Porto desde fevereiro de 2023. Natural de Criciúma (SC), Medeiros, de 46 anos, se formou em Engenharia pela Unisul, em 2002, e tornou-se mestre em Engenharia Civil, pela UFSC, em 2016.

Também tem especialização na área de Transportes, pela Agência de Cooperação Internacional do Japão, conhecida como Jica.

Guilherme Medeiros é servidor de carreira da SCPAr desde 2008, tendo atuado em diferentes áreas e projetos de infraestrutura. Antes da SCPAr, atuou como engenheiro na Prefeitura Municipal de Criciúma, entre os anos de 2003 e 2008.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - DEMISSÕES: É DIFÍCIL PASSAR POR ELAS, PORÉM HÁ MUITO O QUE APRENDER NESSE MOMENTO



HUDSON CARVALHO

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

“Jogue a cópia das chaves
Por debaixo da porta
Que é pra não ter motivo
De pensar numa volta
Fique junto dos teus
Boa sorte, adeus”

Bilhete, composição de Ivan Lins e Vitor Martins.

Ao longo de minha carreira, fui obrigado a demitir algumas centenas de pessoas. Sempre me fez muito mal.

Foram centenas porque de uma só vez, no final dos anos noventa, conduzi um processo que desligou quase duzentas pessoas em duas semanas. As que antecederam o Natal, o que tornou tudo muito mais duro.

Numa demissão por “atacado” como essa, o critério de meritocracia (ou a nítida falta dela) se confunde com outros menos nobres. Tenta-se segurar os que sabemos serem melhores, mas a necessidade de cumprir o número fala mais alto e eles se vão, junto com aqueles que seriam desligados cedo ou tarde.

Demiti pessoas de todos os níveis. Quanto mais alto, mais difícil, como o caso do diretor de uma grande empresa que se negava a sair de sua sala. Literalmente agarrado a sua mesa, chorava enquanto tentávamos tirá-lo dali discretamente e com toda a dignidade possível. Desliguei gente desonesta, que lesava a empresa. Demiti chefes que abusavam do poder e das pessoas e gente que, sem o menor pudor, assediava os colegas. Fiz demissões por baixa competência e por falta da atitude correta. Demiti gente muito boa também, as quais estavam apenas num momento de carreira diferente do que a empresa precisava.

Por trás de cada assinatura, num termo de rescisão, um drama pessoal, ou familiar, mas sempre um drama.

Se houve algo que aprendi nesses anos, foi que quem demite pode até não saber as razões completas que resultaram na demissão, mas o demitido quase sempre sabe. Quem demite enxerga efeitos (comportamentos ruins, resultados piores). O demitido, via de regra, enxerga as causas, que às vezes estão dentro dele mesmo, outras vezes, no ambiente a sua volta.

Alguns dos que admitiam sua culpa, os vi – anos depois – mais fortes em postos de maior responsabilidade. Muitos, vi seguirem suas carreiras, cometendo os mesmos enganos, continuando a achar que o mundo tinha enorme má vontade com eles.

Os demitidos que refletem sobre a sua parcela de culpa no processo, aprendem mais e com maior rapidez com a demissão do que as próprias organizações que os devolveram ao mercado. Pelo exercício do autoconhecimento ou pelo fato de suas famílias serem afetadas imediatamente. As contas chegam e é preciso recolocar-se, muitas vezes, reinventar-se.

É verdade também que recebi muitos pedidos de demissão, iniciativa do empregado. Nesses casos, enquanto conduzia as famosas entrevistas de desligamento, ouvi todo tipo de história. Muitas verdadeiras, colocavam luz nos pontos mais obscuros da organização e outras completamente equivocadas, mas que me obrigavam a pensar: “Como é que nós não conseguimos nos explicar para esse camarada?”. Um mix de gente cercada de boas razões e outros cheios de (suas próprias) razões.

Após cada uma dessas demissões, eu sempre me perguntava – e pergunto até hoje – onde foi que nós erramos? Onde foi que eu errei?

Como Área de Recursos Humanos, poderíamos ter resolvido a questão logo no início, ainda dentro do processo de seleção, identificando que o conjunto completo de competências não estava presente naquele candidato e que também não seria possível treiná-lo? Dado maior e melhor suporte aos líderes, que fazem a gestão efetiva das pessoas no dia a dia?

Teria sido possível termos detectado o problema antes que se tornasse insustentável e resolvê-lo? Por que não identificamos esse comportamento ruim? Por que não treinamos essa pessoa para que produzisse resultados melhores? São muitas perguntas e as respostas, subjetivas, por mais que procuremos as técnicas e ferramentas adequadas. Afinal, gerenciar pessoas não é só ciência. É arte também.

Mas há uma luz no fim do túnel, algo que recomendo fortemente para profissionais e para empresas: RE-CONTRATE-SE todos os dias.

Lembra-se daquele tempo em que você definia um processo de trabalho, as competências dos profissionais que iriam executá-lo e pronto! Aquilo durava uma eternidade. Pois é. Isso não existe mais.

Devemos permanecer antenados a tudo que acontece na nossa área de atuação. Perguntar-se diariamente o que mais é necessário saber. E aprender de verdade. Levantar a cabeça, normalmente afundada no dia a dia, e entender quais são os novos comportamentos esperados. Para qual direção está mudando a cultura organizacional? Mas cuidado: não estou recomendando que você mude seus valores ou a essência de quem você é.

Se você “é a organização” e tem um cargo de gestão, estude permanentemente seu mercado e atuação e descubra para onde ele está indo. Quais são as estratégias para ter sucesso? E divulgue os resultados de suas observações para todos. Deixe claro o que é preciso mudar e o porquê. É a comunicação clara e a capacidade de sair da zona de conforto que vai nos afastar do amargo momento da demissão. Se não o fizer, terá ajudado a nos tornarmos profissionais melhores, estejamos onde estivermos.

Você é capaz?

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O DESMONTE DO SETOR AÉREO



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinio@portalbenews.com.br



O setor aéreo é intensivo em capital, com muita regulamentação, grandes riscos associados, muita incerteza de externalidades e, conseqüentemente, com poucas empresas operando. Estas empresas podem passar anos com prejuízos e outros tantos com lucros altos, mas, no longo prazo, são poucas sobreviventes. A pandemia derrubou o faturamento deste setor para praticamente nada, passando um tempo expressivo para se recuperar no lado da receita. Cada país lidou com o assunto de uma forma distinta.

Por outro lado, os sentimentos dos consumidores com estas empresas nunca são dos melhores, pois é pouco frequente que as pessoas estejam dispostas a pagar mais caro por uma marca ou serviço – o foco é apenas preço. No lado da empresa, o movimento é de monopólio, cartel ou oligopólio, salvo nos mercados mais avançados, onde há alta demanda com dinheiro para gastar. E o que se verifica é que só tem uma coisa pior que o monopólio público: o monopólio privado.

Quando a operação tem difícil ponto de equilíbrio, a competitividade é que leva para uma maior competência. Entretanto, em oligopólios, não há competição saudável. Frequentemente quando surge um novo jogador no ambiente de empresas aéreas, as demais que atuam no setor tentam (e normalmente conseguem) impedir a presença da nova empresa e o jogo é sempre o mesmo: lucratividade baixa, levando a uma concorrência desleal e predatória, onde todos perdem.

O livro “The New Leviathans: Thoughts After Liberalism”, do professor John Gray, ajuda a entender este mundo dos anos 2020 e um paralelo com as reflexões dele pode ser interessante para o entendimento do que vivemos. Temos uma certa liberdade de preço e de operação nas empresas aéreas e aeroportos nacionais, mas isso é saudável para a população? Por que razão as capitais da Região Norte seguem sendo espoliadas? De fato, temos um liberalismo ou um totalitarismo do capital?

Depois que a Alitalia faliu, o governo italiano criou uma companhia aérea estatal chamada Ita. Sua sede é no Ministério da Economia. O mesmo aconteceria aqui? Não. A “sabedoria popular” ou “do mercado” apontaria o dedo contra. Como uma parcela pequena da população frequenta aeroportos, há um impacto relativamente pequeno em quantitativo, mas um impacto gigante na competitividade do país e das regiões.

As concessões que foram vendidas como soluções, cada vez mais se apresentam como alternativas de piores condições de serviço do que na Infraero, seja em Manaus, seja em outros – basta andar pelos terminais de passageiros e constatar o nível de serviço. Da mesma forma, as empresas aéreas possuem agora paredes de WhatsApp e de robôs, com passageiros sendo levados feito contêineres em um porto vazio. O descaso e o desrespeito nos tratamentos relacionais é o que impera, onde ninguém se sente responsável por nada e nunca surge a palavra “desculpe” ou “lamento” nos diálogos, apenas uma desumanidade que rosna.

Na construção institucional que temos, precisaremos reconstruir a capacidade do diálogo. Fora disso, será uma impossibilidade encontrar lucro para todos. O modelo atual é de perda para todos. Enquanto não existir uma construção humana, com resultados e lucros, será o império da briga e uma volta para jatos executivos, que já se verifica, com crescimento acima de 4% ano, para os que têm dinheiro. Os que não têm, não voam, mas sentem na pele a redução dos negócios daqueles que estão no meio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PRATES TEM SEMANA DECISIVA NA PETROBRAS

Comece seu dia bem-informado com as principais notícias sobre petróleo, gás, energia e política
Por epbr 8 de abril de 2024 Em Comece seu Dia



Esta é uma semana decisiva para o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, que luta para permanecer no comando da empresa, em meio a especulações e articulações para sua saída do cargo.

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, chegou a chamar os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e da Casa Civil, Rui Costa, na noite de domingo (7/3) para discutir a questão, mas acabou cancelando o encontro, após a divulgação da reunião.

Lula tem encontro marcado nesta segunda-feira (8/3), às 18h, com Fernando Haddad.

Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, é o principal cotado para substituir Prates, com quem se encontrou na última semana e informou que foi sondado por Lula para assumir o comando da estatal.

Aliados do ex-senador articulam uma solução intermediária, que é colocar Mercadante na presidência do Conselho de Administração da companhia.

Prates não foi às reuniões do Conselho de Administração e da Diretoria Executiva da estatal na última sexta-feira (5/3), após dias de fritura junto ao Palácio do Planalto, patrocinada por Alexandre Silveira e Rui Costa, apurou o g1.

Os embates com o ministro de Minas e Energia se intensificaram desde que se absteve de votar junto com os representantes do governo federal pela retenção dos R\$ 43,9 bilhões em dividendos extraordinários da estatal na última reunião do conselho.

A disputa entre os dois vem ocorrendo desde a montagem do governo, em temas como a composição do conselho, preço dos combustíveis, reinjeção de gás natural e mais recentemente os dividendos.

A decisão de reter os ganhos extraordinários, no entanto, deve ser mudada, segundo a Folha, pois o pagamento pode ajudar a garantir um espaço fiscal adicional no Orçamento de cerca de R\$ 50 bilhões de despesas até o final do governo.

Investidores já veem petróleo a US\$ 100. Após as recentes altas, investidores já trabalham com a estimativa de o barril de petróleo tipo Brent chegar a US\$ 100 este ano, impulsionado por choques de oferta, como a suspensão das exportações do México e os ataques a refinarias russas, informou a Bloomberg.

PetroReconcavo fecha contrato com GNLink. A petroleira assinou acordo com a distribuidora de gás natural liquefeito para venda de 100 mil m³ por dia a partir de 2025 ao longo de 10 anos, informou o UOL.

gas week. Origem Energia e TAG negociam uma parceria estratégica para destravar ainda em 2024 o primeiro projeto de estocagem subterrânea de gás natural (em formações geológicas) do Brasil. Em paralelo, Gas Bridge e Eneva também se posicionam. Entenda.

Importação de combustíveis deve cair, diz StoneX. O Brasil deve importar 14,1 milhões de m³ de diesel em 2024, uma redução de 2,8% em relação ao ano passado, segundo a consultoria, por conta do aumento da produção nacional e da mistura obrigatória de biodiesel. Já a compra de gasolina C deve cair 4%, pelas estimativas da StoneX, informou o Valor.

Diálogos da Transição. Para alcançar a meta de emissões líquidas zero até 2050, as adições anuais de sistemas de armazenamento de energia devem aumentar para uma média de 120 GW entre agora e 2030, segundo estimativas do Banco Mundial. Entenda.

Mandacaru Energia quer unir petróleo e biomassa. A empresa estuda o desenvolvimento de culturas de biomassa em blocos de produção de petróleo e gás terrestres a partir da água produzida nos poços no semi-árido nordestino, disse o CEO da companhia, Caetano Machado, em entrevista à agência epbr durante a Vitória PetroShow nesta quinta-feira (04/4). Veja a íntegra.

Brasil tem risco de “patrimonialismo verde”, diz Haddad. O ministro da Fazenda afirmou que existe a possibilidade de que lobbies econômicos aproveitem a transformação ecológica para capturar todos os subsídios e proteções e perpetuá-los ao longo dos séculos, informou a Folha.

Mitsubishi vai investir R\$ 4 bilhões no Brasil. A montadora japonesa anunciou o aporte em sua fábrica de veículos em Catalão (GO) até 2032, com os recursos destinados a novos produtos e desenvolvimento de tecnologias de motores híbridos flex.

Pará vai emitir créditos de carbono. O governador paraense, Hélder Barbalho, disse no evento Brazil Conference, nos EUA, que o estado vai fazer sua primeira emissão, de 1 milhão de créditos de carbono, no fim de julho, de uma carteira total potencial de 156 milhões, segundo a Folha.

Enel inaugura eólica Aroeira. A Enel Green Power Brasil, braço de geração renovável do Grupo Enel no país, anunciou na sexta (5/4) a operação comercial do Complexo Eólico Aroeira (348 MW), na Bahia. Veja os detalhes.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 08/04/2024

REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DE CONCESSÕES E TRIBUTAÇÃO

Análise da interação entre reequilíbrio econômico-financeiro de PPPs e legislação tributária, destacando desafios na aplicação da lei em contratos de concessão, por Diego Miguita e Felipe Sande

Por Opinião 8 de abril de 2024 Em Colunas e opinião, Empresas, Judiciário, Política energética



O plenário da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 6433/13, que permite ao delegado de polícia adotar medidas de urgência para proteger mulheres vítimas de agressão.

O objetivo do presente artigo é lançar luz sobre a relação intrínseca entre mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de Concessões ou Parcerias Público-Privadas (PPPs) e a legislação tributária federal em vigor.



Mais especificamente, será explorado o atual cenário de disputas relacionadas à preservação da segurança jurídica que orientam a formulação de cláusulas dessa natureza e os desafios para a correta aplicação da legislação tributária sobre as repercussões patrimoniais da sua implementação pelos concessionários.

Para a adequada contextualização e compreensão do tema, são importantes breves considerações sobre a delegação de serviços públicos à iniciativa privada, que tem se tornado uma crescente no Brasil. Nos últimos anos, os serviços de diversos setores como energia, rodovias, iluminação pública e saneamento passaram a ser oferecidos por meio de contratos de Concessões ou PPPs.

Em essência, a escolha da execução de serviços públicos através de Concessões ou PPPs se apoia nas hipóteses em que (i) os agentes privados são mais eficientes que o Poder Público na prestação desses serviços; e (ii) por meio da delegação desses serviços aos parceiros privados, é possível alocar parcela dessa eficiência à sociedade. Em resumo, os serviços públicos se tornam melhores e mais baratos.

Em última análise, as Concessões e as PPPs devem ser encaradas como instrumentos para qualificação dos gastos estatais: geram valor público e aumentam o bem-estar social. Contudo, para que a eficiência privada se efetive e repercuta à sociedade, materializando-se em valor público, determinadas condições regulatórias são necessárias. É o caso, especialmente, da segurança jurídica assegura ao parceiro privado.

Embora intuitiva, é preciso enfatizar que, sem a preservação da segurança jurídica, seria impossível que a iniciativa privada prestasse serviços públicos melhores e mais baratos.

De fato, não havendo regras claras (legais, regulamentares e contratuais) – e a garantia da sua preservação – quanto às condições em que os serviços serão prestados e a remuneração a que fará jus, não haveria disposição para alocação de recursos econômicos em ambiente de alto risco, exceto com elevado prêmio. Isso faria com que, naturalmente, comprometesse a vantajosidade da delegação em detrimento da prestação direta dos serviços pelo Poder Público.

Segurança jurídica nos contratos de Concessões

Pragmaticamente, no contexto dos contratos de Concessões e PPPs, a segurança jurídica é elemento subjacente aos mecanismos de manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro. Por essa razão, a relação entre teoria e prática tem se estreitado nos últimos anos, emergindo inúmeros casos de disputas em torno do tema.

O assunto é denso e foge ao escopo do presente artigo descer a detalhes dos seus fundamentos teóricos e embates doutrinários travados nas últimas décadas no ambiente acadêmico sobre o conceito de equilíbrio econômico-financeiro. Prefere-se, para fins de simplificação, adotar a explicação do que se qualifica como tal a partir de exemplo didático.

Na celebração do contrato de Concessão ou PPP, são estabelecidas as regras que regulam a sua execução, incluindo os direitos, as obrigações e os riscos assumidos pelo parceiro privado.

Hipoteticamente, seria possível que esse agente cumprisse o contrato sem que riscos alocados ao parceiro público se materializassem. Partindo dessa premissa, seria viável a mensuração precisa da performance econômico-financeira do agente privado, que denominaremos aqui de “performance econômico-financeira privada realizada”.

Contudo, a complexidade das operações e a imprevisibilidade de eventos não controlados pelos agentes, por exemplo, tornam impossível a verificação prática desse cenário ideal. Riscos materializados que são alocados contratualmente ao parceiro público repercutem na performance econômico-financeira do agente privado, afastando-se daquele parâmetro hipotético ideal.



Se o risco materializado tiver sido alocado ao parceiro público, é indiscutível que não devem repercutir sobre os direitos do parceiro privado. Assim, devem ser utilizados mecanismos que neutralizem os efeitos que esse tenha suportado, de modo a preservar a sua performance econômico-financeira, o que ocorre por meio de compensações. Do que foi dito, é possível visualizar a dinâmica e as etapas que compõem a manutenção do equilíbrio da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato:

1. Reconhecimento da ocorrência evento de desequilíbrio: reconhecimento da materialização de riscos alocados ao parceiro público, os quais produzem efeito sobre a performance do parceiro privado;
2. Mensuração do dano: mensuração do impacto produzido pelo evento de desequilíbrio a performance econômico-financeira do parceiro; e
3. Valoração da compensação: valoração da compensação que deve ser dada ao parceiro privado de forma a neutralizar o dano produzido pelo evento em sua performance econômico-financeira.

Além disso, podem ser pontuados os desafios e as limitações para a sua correta aplicação:

1. Reconhecimento da ocorrência evento de desequilíbrio: contratos são, naturalmente, incompletos, de modo que é impossível disciplinar com perfeição a alocação de riscos entre parceiros públicos e privado. É comum que haja exaustivos debates sobre as origens de eventos de desequilíbrio e a responsabilidade por seus efeitos;
2. Mensuração do dano: isolar os efeitos decorrentes única e exclusivamente do evento de desequilíbrio é tarefa quase impossível, uma vez que a materialização de riscos alocados ao parceiro público tende a perpetuar efeitos sobre riscos que foram alocados ao parceiro privado. É comum que haja ruído (inexatidão) na mensuração do dano; e
3. Valoração da compensação: a perfeita neutralização dos impactos decorrentes dos eventos de desequilíbrio depende da pacificação imediata da ocorrência do dano ou do conhecimento da "performance econômico-financeira privada realizada". Ambas as situações não são possíveis na prática. É comum que haja ruído (inexatidão) na compensação, e que, portanto, o parceiro privado não volte ao estado de performance econômico-financeira anterior a ocorrência do evento.

É dentro desse contexto que emerge o papel dos aspectos tributários na dinâmica de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de Concessão e PPPs. Cabe ver que o tema da tributação pode estar presente nas três etapas da dinâmica de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de Concessão e PPPs, a seguir exemplificados:

1. Reconhecimento da ocorrência evento de desequilíbrio: alteração da legislação fiscal sobre os tributos que incidem sobre receita do parceiro privado, cujo risco é legalmente atribuído ao parceiro público;
2. Mensuração do dano: caso em que não há o devido reajustamento tarifário por parte do parceiro público, implicando perda de receita do parceiro privado, com repercussões fiscais; e
3. Valoração da compensação: caso em que a compensação ao parceiro privado ocorre por meio do aumento de tarifas, que deve considerar os efeitos tributários para que haja efetividade na neutralização do dano ao parceiro privado, ou a prorrogação / extensão do prazo de concessão.

Desafios à correta aplicação da legislação tributária que disciplina os contratos

A simplicidade da exemplificação não significa que a legislação tributária que disciplina os contratos de Concessão e PPPs seja igualmente simples. É exatamente o oposto disso: do curso normal da sua execução às etapas que formam a dinâmica de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, há inúmeros desafios para a sua adequada aplicação.

Nos últimos anos, especialmente a etapa da valoração da compensação tem provocado maiores controvérsias no âmbito da tributação corporativa federal, notadamente da apuração do imposto de renda da pessoa jurídica (IRPJ), da contribuição social sobre o lucro (CSL) e das contribuições para o Programa de Integração Social (PIS) e para o financiamento da Seguridade Social (Cofins). Isso é



explicado, em grande medida, pela contabilidade societária aplicável a referidos contratos e a forma pela qual o legislador regulou os seus efeitos na Lei nº 12.973/2014.

Em breve resumo, após a convergência da normatização contábil brasileira aos padrões internacionais (International Financial Reporting Standards – IFRS), iniciada a partir da Lei nº 11.638/2007, a elaboração das demonstrações financeiras (DFs) no Brasil passaram a privilegiar o registro dos eventos econômicos, financeiros e patrimoniais que impactam as entidades conforme a sua essência econômica em detrimento da sua forma jurídica. Essa nova forma de “registro” tende a dar mais liberdade ao elaborador das DFs, adicionando-lhe um certo grau discricionariedade.

Para além da ruptura com o padrão contábil até então vigente, três características principais da sua adoção aumentaram o desafio das empresas:

- no Brasil, diferentemente do resto dos países, as IFRS, forjadas com visão e aplicação para “balanço consolidado”, são aplicáveis às demonstrações individuais, a partir das quais, por exemplo, os tributos corporativos são apurados e os lucros e dividendos são distribuídos;
- as concessionárias de serviços públicos tinham a sua apuração tributária ligada às demonstrações financeiras regulatórias, as quais, ainda hoje, são elaboradas conforme o órgão regulador do setor econômico em que atuam; e
- o legislador tributário optou por adotar, tanto para as concessionárias de serviços públicos quanto para as demais pessoas jurídicas, o resultado contábil apurado através das IFRS como ponto de partida de apuração do IRPJ, CSL, PIS e Cofins, eliminando qualquer vinculação com as demonstrações financeiras regulatórias.

Por mais que a complexidade dos contratos de Concessão e PPPs seja evidente, a legislação tributária é bastante enxuta no que diz respeito à sua regulação: basta notar que apenas três dispositivos formam a espinha dorsal da tributação corporativa na Lei nº 12.973/2014. São eles: no caso do IRPJ e da CSL, o artigo 35 (ativo intangível) e o artigo 36 (ativo financeiro) lidam com o resultado formado na etapa de construção da infraestrutura; e, no caso do PIS e Cofins, o artigo 56 lida com o momento da tributação (recebimento) das receitas oriundas da referida etapa.

Para quem não é familiarizado com a temática, tanto contábil quanto tributária, pode parecer simples isolar a etapa de construção, mas não é. O modelo bifurcado de reconhecimento de ativos financeiro (de contrato) ou intangível carrega consigo uma série de elementos extracontábeis para o reconhecimento, mensuração e evidenciação, projetando-se ao longo de todo prazo contratual.

Tanto não é simples que basta ler a regulamentação constante da Instrução Normativa RFB nº 1.700/2017, principalmente do seu Anexo VII, que pretende ilustrar como seria a apuração de uma concessionária de serviço público que reconhece ativo financeiro (de contrato) pelas características do seu contrato, para notar que há completo descasamento com a realidade fática.

Legislação tributária precisa ser clara e dar segurança

Resumidamente, as premissas do exemplo construído pelas autoridades fiscais não correspondem àquelas adotadas pelas empresas na aplicação das IFRS, o que, por si só, causa mais controvérsias do que elucidações.

Qual é a taxa do contrato? Há margem de lucro na etapa de construção? Qual margem? Qual critério para alocação dos recebimentos entre receita de O&M, receita de construção, atualização financeira e amortização do ativo financeiro (de contrato)? Como lidar com variações no recebimento do contrato, para mais ou para menos, em razão de revisões tarifárias ou ajustes regulatórios de performance?

Essas são apenas algumas questões que revelam a complexidade subjacente aos desafios tributários no curso normal da execução contratual, e para as quais a legislação tributária – e a respectiva regulamentação – não oferece resposta clara e segura.



Se não há clareza sobre as circunstâncias inerentes ao curso normal da execução do contrato, já é possível imaginar a zona cinzenta que ingressa o contribuinte ingressa quando da solução de desequilíbrios econômico-financeiros.

Relembre-se que a disciplina tributária indicada recai sobre a etapa de construção, o que torna obscura a sua aplicação a figuras semelhantes reconhecidas pela concessionária – ativo financeiro (de contrato) e/ou ativo intangível – quando, por exemplo, é acordada a prorrogação do prazo da concessão ou concedido direito a adicional tarifário pelo prazo remanescente.

Considerando que a valorização da compensação pode – como normalmente ocorre – não se dar na etapa de construção (ou que preveja obrigação substancial de construir, ampliar ou recuperar), qual deve ser o tratamento tributário?

De imediato, é fora de dúvida a necessária atualização e adaptação da legislação tributária em vigor, de forma a contemplar situações cada vez mais presente no âmbito das Concessões e PPPs. Vale dizer, seria de bom grado que o legislador, ciente das particularidades vivenciadas pelas concessionárias, alterassem a Lei nº 12.973/2014 para contemplar tais situações nos artigos 35, 36 e 56, refletindo-as na regulamentação aplicável.

Juridicamente, a solução possível parece encontrar respaldo no artigo 108, inciso I, do Código Tributário Nacional, segundo o qual, na ausência de disposição expressa, a autoridade competente para aplicar a legislação tributária utilizará, como primeiro instrumento, a analogia.

Com isso, haveria integração da legislação tributária, apta a cobrir a situação das concessionárias de serviço público que não foi expressamente regulada pela legislação tributária. Nesse cenário, não haveria assimetria ou distanciamento com os critérios de apuração historicamente fixados pela legislação tributária federal com relação a contratos firmados com o Poder Público.

Entretanto, apesar dos avanços recentes no estabelecimento da consensualidade enquanto princípio que deve guiar a relação entre fisco e contribuinte, é indubitável que há justo receio de que eventual aplicação da legislação pautada na analogia poderá ser objeto de questionamento pelas autoridades fiscais.

Daí porque o caminho mais consistente deveria partir do legislador, esclarecendo a aplicação das previsões legais em vigor para as mais variadas situações enfrentadas pelas concessionárias na valoração de suas compensações.

A título de exemplo, caso haja prorrogação do prazo da concessão como forma de valorar a compensação do parceiro privado, e isso implique reconhecimento de ativo intangível em contrapartida a receita no resultado, certamente deverá ser prestigiado a tributação do resultado conforme a sua amortização.

Conquanto o artigo 35 da Lei nº 12.973/2014 preveja referido critério para tributação no momento da etapa de construção, o racional subjacente é inteiramente compatível com o reconhecimento na etapa de operação e manutenção da infraestrutura.

Não há, em nenhum dos casos, receita jurídica auferida pela concessionária de serviço público, e a tributação na amortização se revela consistente porque, de um lado, a amortização é dedutível, de outro, tributa-se o resultado que formou o valor contábil do ativo intangível, para o qual não há custo fiscal. A evidência de que não constitui receita tributável é a previsão legal que esclarece que tal receita não compõe a base de cálculo do PIS e da Cofins.

Direito a adicional tarifário e indenização

Outro exemplo que também ilustra o que está sendo dito é o acordo entre o Poder Concedente e o parceiro privado que permite ao segundo o direito a adicional tarifário ao longo do prazo remanescente da concessão e, se esse for insuficiente ao reequilíbrio, direito à indenização.

Em outros termos, há certeza quanto ao recebimento, mas que depende tanto da passagem do tempo quanto da prestação do serviço público. Novamente, não há receita juridicamente auferida – ou renda adquirida e disponível – por ocasião do reconhecimento contábil de ativo financeiro (de contrato) em contrapartida ao resultado do exercício.

Recorrendo-se à lógica subjacente ao artigo 36 da Lei nº 12.973/2014 (diferimento da tributação do resultado para o momento do recebimento), a interpretação mais consistente é, de fato, que o tratamento nele previsto se amolda perfeitamente a essa hipótese de valoração da compensação do parceiro privado.

- Basta um esclarecimento legal no sentido de que não está restrito à etapa de construção: o mais correto seria prever que se trata para a contabilização adotada em conformidade com as IFRS – nomeadamente, a Interpretação nº 01, a Orientação nº 05 e o Pronunciamento Técnico nº 47, todos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis.

Enquanto a necessária adaptação legislativa não ocorre, as autoridades fiscais, felizmente, têm preservado o racional subjacente à disciplina tributária dos contratos de concessão de serviços públicos.

Para citar a manifestação mais recente, na Solução de Consulta COSIT nº 203/2023, embora tenha sinalizado pela inaplicabilidade dos artigos 35 e 36 da Lei nº 12.973/2014, reconheceu a aplicação do artigo 10º do Decreto-Lei nº 1.598/1977 em situação cujo reconhecimento do ativo – no caso, financeiro – tenha se dado em momento diverso da etapa de construção.

Por caminho igualmente válido e acertado, fez prevalecer tratamento historicamente dispensado pelo legislador, evitando (mais) disputas administrativas e judiciais entre a concessionária de serviço público e o Poder Público – que, por sinal, pode ser o mesmo Poder Concedente que deu origem a disputa contratual que se encontra na base da controvérsia tributária.

Seja como for, o importante é evitar que uma disputa – de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de Concessão ou PPP – dê origem a outra disputa, de natureza tributária, tornando ainda mais árido e arriscado o investimento tão necessário em infraestrutura no Brasil. E isso que ainda não falamos da Reforma Tributária que está para ser regulamentada.

Este artigo expressa exclusivamente a posição dos autores e não necessariamente da instituição para a qual trabalham ou estão vinculados.

Diego Miguita é sócio de VBSO Advogados. Mestre em Direito Tributário na Faculdade de Direito da Universidade da USP. MBA em gestão tributária pela FIPECAFI. Graduado em Direito pela PUC/SP. Certificado em International Financial Reporting (CertIFRS) pela Association of Chartered Certified Accountants (ACCA) e em IFRS pelo The Institute of Chartered Accountants in England and Wales (ICAEW). Fundador e coordenador do Núcleo de Estudos sobre Práticas em IFRS – NEP/IFRS.

Felipe Sande é especialista na modelagem econômico-financeira e reequilíbrios de concessões e PPPs, sócio do BRL Parcerias, coordenador do curso de modelagem econômico-financeira de PPPs e concessões (Fipe e Radar PPP). Mestre em Finanças pela Universidade de São Paulo (USP), autor de artigos sobre concessões, PPPs e outros.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 08/04/2024

REFORMA TRIBUTÁRIA: GOVERNO ENVIARÁ PROJETOS DE LEI PARA AO CONGRESSO NA PRÓXIMA SEMANA, DIZ HADDAD

Executivo deve encaminhar dois projetos de lei abrangendo a regulamentação da Reforma
Por Renan Monteiro — Brasília



Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, confirmou para a próxima semana o encaminhamento do Congresso das leis complementares da Reforma Tributária sobre o consumo. Ele esteve em um almoço com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco. A ideia é o encaminhamento de dois projetos de lei abrangendo a regulamentação da Reforma.

— Já está fechado na Fazenda, mas há uma tramitação a ser feita na Casa Civil. Estamos com compromisso de que na semana que vem chegue ao Congresso — disse o ministro, em coletiva ao lado de Pacheco.

No fim de 2023, Congresso Nacional promulgou a maior Reforma Tributária desde a ditadura militar, que substituiu cinco tributos sobre o consumo e coloca o país entre aqueles que adotam o sistema do Imposto sobre Valor Agregado (IVA). Desde então, a discussão foi afunilada para a regulamentação de diversos pontos do texto, como alíquotas e regimes específicos.

Com essa finalidade, o governo Lula criou nesta sexta-feira 19 grupos de trabalho com estados e municípios. Após a promulgação, foi estabelecido o prazo de 180 dias para o envio de projetos de leis complementares.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2024

DEFASAGEM DA GASOLINA CHEGA A 18%, EM MEIO À DISPUTA PELO COMANDO DA PETROBRAS

Petróleo passa de US\$ 90 o barril e pode chegar a US\$ 100 no segundo semestre, indicam projeções. Diesel vendido no Brasil está 13% mais barato que no mercado internacional

Por O Globo, com agências internacionais — Rio de Janeiro

Em meio à polêmica da troca de comando na Petrobras, a estatal terá de lidar com a pressão sobre os preços dos combustíveis. A defasagem da gasolina no Brasil em relação ao praticado no mercado internacional chegou a 18% nesta segunda-feira, segundo dados da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom). No caso do diesel, a disparidade está em 13%.

A defasagem reflete a escalada do preço da commodity, especialmente a partir da segunda quinzena de março. O preço do barril do petróleo Brent, referência no mercado internacional, ultrapassou a barreira dos US\$ 90 na semana passada, chegando ao mais alto patamar desde outubro de 2023.

Na manhã desta segunda-feira, ele recuava 0,76% por volta de 9h, mas ainda estava acima de US\$ 90. Projeções do JPMorgan indicam que o barril poderá alcançar a marca de US\$ 100 até agosto ou setembro.

A disparada no preço deve pressionar a Petrobras por reajustes, num momento em que a companhia está no alvo de disputa entre diferentes alas do governo e o futuro de seu presidente, Jean Paul Prates, é incerto.

No fim de semana, era esperado um encontro entre o presidente Lula e alguns de seus ministros, entre eles Fernando Haddad (Fazenda) e Alexandre Silveira (Minas e Energia) para tratar da

polêmica envolvendo a Petrobras. Mas a reunião não aconteceu. É possível que seja feita nesta segunda-feira.

O salto do preço do petróleo na semana passada é atribuído a tensões militares entre Israel e o Irã. Mas especialistas dizem que há outros fatores que impulsionam os preços da commodity para cima.

O México reduziu suas exportações de petróleo, contribuindo para a redução da oferta global do produto. Sanções americanas à Rússia - devido à guerra na Ucrânia - também contribuem para diminuição da disponibilidade da commodity, e ataques dos rebeldes houthis a petroleiros no Mar Vermelho vêm atrasando os embarques de petróleo.

Mesmo diante desse cenário, os membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e seus aliados mantêm o corte de produção de 2,2 milhões de barris por dia. No início de março, eles renovaram o compromisso com a redução da oferta para todo o período do segundo trimestre.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/04/2024

GOVERNO DISCUTE FIXAR META FISCAL DE 2025 ENTRE ZERO E SUPERÁVIT DE 0,25% DO PIB

Número previsto no arcabouço fiscal é de 0,5% do PIB, ou cerca de R\$ 60 bilhões

Por Geralda Doca — Brasília



Ministros Fernando Haddad e Simone Tebet — Foto: Diogo Zacarias/MF

O governo do presidente Lula discutir reduzir a meta fiscal de 2025, que, conforme o arcabouço fiscal aprovado no ano passado, seria de 0,5% do PIB. Integrantes do governo estudam fixar um patamar positivo entre 0% e 0,25% do PIB.

O martelo será batido na reunião da Junta Orçamentária, que vai definir os parâmetros da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025, a ser enviada ao Congresso na próxima semana. A Junta reúne os ministros da Fazenda, Fernando Haddad; do Planejamento, Simone Tebet; da Casa Civil, Rui Costa; e da Gestão, Esther Dweck.

Não há, no governo, uma discussão de mudar a meta de 2024, que prevê um déficit zero.

Mas dados do governo indicam que o superávit de 0,5% do PIB dificilmente seria atingido com aumento de receita.

Um superávit de 0,5% do PIB significa R\$ 61 bilhões de contas no azul em 2025, considerando a projeção nominal do governo para o PIB no ano que vem. Para 2026, o superávit seria de R\$ 132 bilhões, ou seja, de 1% do PIB.

Na semana passada, a ministra do Planejamento, Simone Tebet, afirmou que “está na mesa” a rediscussão da meta de superávit primário nas contas públicas (saldo entre receitas e despesas, sem contar gastos com juros), de 0,5% do PIB em 2025, e que a agenda de aumento de receitas “está se esgotando”.

O objetivo de deixar as contas no azul faz parte do novo arcabouço fiscal, apresentado pelo Ministério da Fazenda no ano passado. A regra prevê uma melhora gradual nas contas públicas. O primeiro passo seria zerar o déficit este ano, gerar superávit de 0,5% do PIB em 2025 e chegar a 2026 com saldo positivo de 1% do PIB.

Embora o arcabouço defina os resultados que devem ser alcançados daqui até o fim do atual mandato, a meta de superávit para 2025 precisa ser confirmada pelo governo no projeto de LDO. O projeto referente a 2025 será encaminhado ao Congresso no dia 15 deste mês.

— Os números (da LDO) não fecharam. Sem esses números da receita, não tenho condições de falar de meta. O que posso adiantar é que está na mesa a rediscussão da meta de 2025. Eu acho que a busca de receitas está se exaurindo. Ninguém quer aumentar a carga tributária, isso está fora de cogitação. Vou mostrar pelo lado da revisão de gastos o que eu consigo apresentar. Eu vou fazer todo o possível para manter a meta, mas tenho que ver os números reais. É a viabilidade dentro de um país que ainda depende muito de políticas públicas — disse Tebet, após evento sobre o Plano Plurianual 2024-2027.

A possibilidade de revisão da meta de superávit em 2025 já estava em discussão nos bastidores do governo, que teme a necessidade de um contingenciamento (bloqueio) elevado de recursos para atingir o resultado no próximo ano.

Tebet disse que, “como liberal”, gostaria de manter o superávit de 0,5% do PIB em 2025:

— Eu, liberal que sou, queria manter 0,5% (do PIB) positivo. Mas não tenho o lado da receita para dizer o quanto consigo manter de 0,5% ou não.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2024

MAIOR FABRICANTE DE CHIPS DO MUNDO TERÁ US\$ 11,6 BI DO GOVERNO AMERICANO PARA CONSTRUIR FÁBRICAS NOS EUA

Será a terceira unidade da TSMC no país. As duas primeiras devem iniciar a produção entre 2025 e 2028. Objetivo é impulsionar a indústria de semicondutores, em meio à guerra de chips com a China
Por Bloomberg — Washington



Fábrica da TSMC em Phoenix, Arizona: empresa é a maior fabricante de chips do mundo e fornece para grandes empresas de tecnologia, como Apple e Nvidia — Foto: Caitlin O'Hara/Bloomberg

Os Estados Unidos planejam conceder à Taiwan Semiconductor Manufacturing (TSMC) US\$ 6,6 bilhões em subsídios e até US\$ 5 bilhões em empréstimos para ajudar a maior fabricante de chips do mundo a construir fábricas no Arizona, expandindo o esforço do presidente Joe Biden para impulsionar a produção doméstica de

tecnologia crítica.

Segundo o acordo preliminar anunciado pelos EUA nesta segunda-feira, a TSMC construirá uma terceira fábrica em Phoenix, somando-se a duas instalações no estado que devem iniciar a produção em 2025 e 2028. No total, o pacote apoiará mais de US\$ 65 bilhões em investimentos nas três fábricas da TSMC, a fabricante de chips para empresas como a Apple e a Nvidia.

Os terceiro local de fabricação da TSMC contará com a tecnologia de processo de dois nanômetros de última geração e deverá entrar em operação antes do fim da década. A secretária de comércio dos EUA, Gina Raimondo, disse que os chips de 2 nm são essenciais para as tecnologias emergentes, incluindo inteligência artificial, bem como para as forças armadas.

- Pela primeira vez, estaremos fabricando em escala os chips semicondutores mais avançados do planeta aqui nos Estados Unidos, aliás, com trabalhadores americanos - disse Gina aos repórteres em uma reunião antes do anúncio.

A TSMC está planejando fabricar chips de 2 nm em Taiwan pela primeira vez em 2025.



O financiamento para a TSMC é mais um marco no esforço de Biden para impulsionar o setor de semicondutores dos EUA com o '2022 Chips and Science Act', em meio à guerra de chips com a China.

O crédito um dos maiores anunciados no âmbito do programa, que reservou US\$ 39 bilhões em subsídios diretos - além de empréstimos e garantias no valor de US\$ 75 bilhões - para persuadir as empresas de semicondutores a construir fábricas nos Estados Unidos após décadas de transferência da produção para o exterior.

Os recibos de depósito americanos da TSMC ganharam até 2% nas negociações pré-mercado após o anúncio.

Investimentos pela Lei dos Chips

A Intel já assinou um acordo preliminar de quase US\$ 20 bilhões em concessões e empréstimos, enquanto a Samsung, da Coreia do Sul, deve receber uma concessão de mais de US\$ 6 bilhões. O Departamento de Comércio também concedeu três prêmios a empresas que fabricam chips de gerações mais antigas e deve anunciar um pacote de vários bilhões de dólares para a Micron Technology nas próximas semanas.

As empresas anunciaram mais de US\$ 200 bilhões em investimentos nos EUA desde que Biden assumiu o cargo, com os maiores grupos surgindo no Arizona, Texas e Nova York. O acordo revelado na segunda-feira surgiu após meses de negociações com o Departamento de Comércio e a TSMC, a maior fabricante de chips contratada do mundo por participação de mercado.

"O financiamento proposto pelo Chips and Science Act daria à TSMC a oportunidade de fazer esse investimento sem precedentes e oferecer ao nosso serviço de fundição as tecnologias de fabricação mais avançadas dos Estados Unidos", disse o presidente da TSMC, Mark Liu, em comunicado.

O trabalho da TSMC em Phoenix traz riscos políticos adicionais para Biden, que derrotou Donald Trump no Arizona por cerca de 10 mil votos em 2020 e está buscando outra vitória no estado muito disputado para ajudar a garantir a reeleição.

Embora seu investimento no Arizona tenha sido iniciado durante o último ano de Trump no cargo, os projetos da TSMC no estado estão cada vez mais ligados à mensagem de campanha de Biden sobre a revitalização da economia.

O Arizona colheu algumas das maiores recompensas da Lei de Chips, com uma expansão maciça da Intel, além de dezenas de iniciativas da cadeia de suprimentos.

A concessão da TSMC inclui US\$ 50 milhões em financiamento para treinar trabalhadores locais e criará 6 mil empregos na área de fabricação de alta tecnologia e mais de 20 mil empregos na área de construção, acrescentou Gina, a secretária americana.

Espera-se que o projeto também se beneficie de um crédito fiscal para investimentos, de acordo com outro funcionário sênior do governo, que discutiu o prêmio sob condição de anonimato antes do anúncio.

A unidade da TSMC passou por vários contratemplos, incluindo meses de conflito com sindicatos de trabalhadores que resultaram em atrasos na primeira fábrica. A segunda instalação, que agora está programada para começar a fabricar chips de 2nm e 3nm em 2028, foi adiada de 2026 devido às condições do mercado e à incerteza sobre os níveis de apoio do governo dos EUA.

Pelo menos um fornecedor da TSMC desistiu de seu projeto planejado para o Arizona, alegando dificuldades de mão de obra.

Levará meses até que a TSMC receba qualquer parte do financiamento prometido, já que a empresa entra em um período de diligência prévia antes de chegar a um acordo final e vinculativo.

O dinheiro será então desembolsado com base em referências de construção e produção, e poderá ser recuperado se a TSMC não cumprir sua parte no acordo.

A empresa tem outros projetos internacionais em andamento no Japão e na Alemanha. A TSMC realizou uma cerimônia de abertura este ano para sua fábrica em Kumamoto, que o governo japonês está apoiando com subsídios.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/04/2024

ARGENTINA COMEÇA 'TARIFAÇÃO' EM ABRIL E PLANEJA NOVAS MEDIDAS PARA EQUILIBRAR AS CONTAS PÚBLICAS

Gás vai subir até 450% e conta de luz, até 300% neste mês. Governo também reduzirá despesas com pessoal e cortará subsídios. Regalias como salas VIP para funcionários públicos serão eliminadas

Por La Nacion — Buenos Aires



O presidente da Argentina, Javier Milei — Foto: Erica Canepa/Bloomberg

O governo de Javier Milei conseguiu incorporar dois instrumentos comuns ao debate econômico: a motosserra e o liquidificador. Ambos coexistem na caixa de ferramentas do ministro da Economia argentina, Luis Caputo. Inclusive, combinaram seus efeitos no sucesso mais celebrado pelo presidente: o superávit financeiro no primeiro bimestre do ano. No entanto, existem algumas dificuldades.

À medida que a redução da inflação se consolida, o "liquidificador" perde potência. Por isso, os cortes terão que compensar essa perda para evitar números deficitários. O governo argentino ganhou fôlego esta semana com as novas tarifas dos serviços públicos, que a partir de abril terão acréscimos de até 450% no gás, 300% na luz e 209% na água. São aumentos que representam um alto impacto no bolso, embora resultem em economia fiscal moderada.

Segundo números da consultoria Empiria, esses aumentos equivalem a 0,3% do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Quando a gestão La Libertad Avanza começou, o ministro da Economia apresentou um plano de redução de subsídios de 0,7% do PIB necessários para alcançar o equilíbrio fiscal. Ou seja, os esforços nessa direção deverão ser redobrados para cumprir a meta estabelecida por Caputo.

Em junho, o Ministério da Energia aplicará uma "cesta básica", que funcionará como uma nova "reestruturação de subsídios" cuja magnitude ainda é desconhecida. O caso dos subsídios reflete perfeitamente o momento pelo qual passam as contas do país: começaram a sofrer um ajuste grande, embora ainda insuficiente para alcançar a economia de 5% do PIB que o governo precisa para atingir o equilíbrio financeiro até o fim do ano, conforme concordam a maioria dos analistas.

Isso explica a necessidade de Milei de aprofundar os cortes, apesar dos dados de superávit nos primeiros meses do ano. A queda na arrecadação em março, que, segundo o economista Fernando Marull, foi de 9% em termos reais, obriga a afiar as lâminas da tesoura.

O Capital Humano, ministério com o maior orçamento da Argentina e que abrange áreas como Assistência Social, Trabalho e Educação, é um dos próximos alvos da motosserra. A pasta dirigida por Sandra Pettovello ativará uma segunda etapa "de economia", como descreveu uma fonte. A primeira provocou cortes equivalentes a 8,3 bilhões de pesos, mas a dimensão da segunda parte será o dobro, pois em seu plano de ação está previsto um ajuste de 16,8 bilhões de pesos.



Por sua vez, uma fonte do Ministério do Interior confirmou ao La Nación que na próxima semana o Governo terá uma nova lista de empresas "sujeitas a privatização" que será incluída na Lei de Bases, negociada com os governadores.

O déficit das empresas públicas, calculado pela Empiria, foi de 0,8% do PIB em 2023. A consultoria projetou que "uma economia razoável" reduziria o vermelho para 0,3% do PIB. Eliminar completamente as transferências do governo para as empresas estatais, afirmam, pode não ser sustentável a longo prazo. Segundo o Orçamento do Congresso, Milei as reduziu mais da metade. Portanto, suprimir todo esse gasto só seria possível por meio de privatizações.

Há um mês, Milei anunciou o fechamento da Télam. Atualmente, a agência de notícias estatal está na fase de adesão aos desligamentos voluntários. A Chefia de Gabinete contabiliza uma adesão de "mais de 90" funcionários, entre os 778 que compõem seu quadro. Se fosse considerado o número exato de 90 funcionários com adesão voluntária aos desligamentos, o governo deveria decidir o que fazer com os 88% restantes.

A velocidade do ajuste

Este aparente ritmo lento da motosserra parece estar aumentando em outros órgãos, como o Instituto Nacional contra a Discriminação, a Xenofobia e o Racismo (Inadi). O Ministério da Justiça confirmou ao La Nación que "no final do mês" fechará seu prédio na Avenida de Mayo. Além disso, demitiu 127 funcionários "sem custo para o Estado" e rescindiu todos os aluguéis no interior, entre outras medidas.

As aposentadorias acendem alarmes fiscais para o governo. A nova fórmula melhorou a situação dos beneficiários, mas, em termos reais, não recuperou o que foi perdido pelo choque inflacionário. Apesar do aumento de gastos em termos nominais, a economia projetada pela Empiria é de 0,6% do PIB, que, se não incluir partidas extraordinárias (bônus), poderia chegar a 1% ou 1,1% do PIB.

Paralelamente, continuarão as restrições na obra pública. Entre o final de 2023 e fevereiro, foram deixados para trás 2.117 projetos que deixaram de ser financiados com fundos nacionais, segundo o Banco de Projetos de Investimento Público. A eliminação da propaganda oficial também se reflete em números orçamentários chamativos. Segundo números oficiais, representa uma economia de 100 bilhões de pesos.

Corte de 98% das transferências discricionárias para as províncias (em 2023 totalizaram 5,4 bilhões de pesos); uma vez que executaram 0,6% dos 79,4 bilhões de pesos disponíveis. Esses setores respondem à presidência e à chefia de gabinete, respectivamente. De fato, o ministério dirigido por Nicolás Posse possui um detalhamento minucioso dos cortes. Um documento ao qual o La Nación teve acesso resume "o ajuste do Estado", que enumera:

- Redução de 30% dos carros oficiais;
- Eliminação do Fundo de Fortalecimento Fiscal da Província de Buenos Aires, que foi criado pelo então presidente, Alberto Fernández, em 2020 e concentrava verbas de 231 bilhões de pesos;
- Corte de 98% das transferências discricionárias para as províncias (em 2023 totalizaram 5,4 trilhões de pesos);
- Redução de 27 mil programas sociais, que significavam 2 bilhões de peso por mês;
- Plano de "otimização de recursos" em Capital Humano, que busca gerar uma economia de 25 bilhões de pesos através da revisão de "compras feitas sem critério razoável", a redução de celulares disponíveis e veículos à disposição dos membros da pasta;
- Fim de regalias como voos privados ou acesso a salas VIP em aeroportos para funcionários públicos, entre outras medidas.

Com relação à redução de pessoal na Administração Pública, a chefia de gabinete confirmou que em março foram interrompidos "cerca de 15 mil contratos" e está analisando a situação de outros 55 mil que estão "em um novo processo" de revisão até 30 de junho.

CRISE DA PETROBRAS DEVE TER DIA D NESTA SEGUNDA-FEIRA

Prates pediu encontro com Lula enquanto luta para permanecer no cargo. Presidente se reúne com Haddad no fim da tarde

Por Sérgio Roxo, Bruno Rosa e Renata Agostini — Brasília e Rio



Jean Paul Prates, presidente da Petrobras — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

A crise sobre a permanência de Jean Paul Prates no comando da Petrobras deve ter um dia decisivo nesta segunda-feira. O presidente da Petrobras havia solicitado um encontro com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva neste começo de semana. Aliados do executivo têm agido nos bastidores para diminuir a tensão e ganhar mais tempo para o executivo no cargo.

Aliados de Lula, porém, consideram a situação insustentável. Na agenda do presidente, consta um encontro com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, no fim da tarde.

No domingo, Lula convocou ministros para uma reunião em Brasília para discutir a crise na Petrobras. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, veio de São Paulo para participar do evento, que ocorreria no Palácio da Alvorada. O ministro da Comunicação Social, Paulo Pimenta, também participaria. Lula, porém, segundo integrantes do governo, irritou-se com o vazamento da realização da reunião durante a tarde e decidiu cancelar o encontro. Os ministros foram avisados e nem chegaram a se dirigir ao Alvorada.

A possibilidade da saída de Jean Paul Prates da presidência da Petrobras ganhou força após o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, admitir na semana passada, ao jornal Folha de S.Paulo, ter conflitos com o presidente da estatal. Aliados de Prates consideraram o episódio como declaração de guerra. Nos últimos dias, porém, vinham tentando ganhar tempo para driblar a turbulência.

Os embates entre Prates e Silveira já vinham se arrastando desde o início do governo. O ministro da Casa Civil, Rui Costa, também tem restrições ao trabalho do presidente da Petrobras.

Crise dos dividendos

O alinhamento entre Silveira e Costa foi visto na crise provocada pela decisão do conselho da Petrobras de não pagar dividendos extraordinários aos acionistas, em março. Prates era a favor de que 50% dos dividendos fossem pagos e os dois ministros, não. A preocupação era que a estatal tivesse fôlego para investir. Haddad atuou na crise junto com o presidente da estatal.

Em reunião na semana passada no Planalto, integrantes do governo acabaram acertando posicionamento favorável à distribuição de recursos, o que também tem o efeito de ajudar a Fazenda na meta de zerar o déficit este ano, já que o governo, como principal acionista, recebe dividendos. Se a integralidade dos recursos for distribuída, são R\$ 12 bilhões que entram no caixa. E isso abre espaço para volume ainda maior de gastos.

Desde que a crise foi deflagrada na semana passada, um grupo de aliados de Prates vem tentando fazer uma operação para manter o executivo no cargo. A tentativa é fazer com que ele ganhe tempo para buscar um “realinhamento” com Silveira. Como definiu uma fonte que acompanha o imbróglio, os “bombeiros” estão trabalhando para convencer Lula a dar um prazo de 30 a 45 dias para acalmar os ânimos. Um dos argumentos é que Prates alterou a política de dividendos da estatal, um pedido do próprio presidente.

Além disso, ele mudou a política de paridade de importação (PPI), que atrelava diretamente o preço do combustível ao comportamento do dólar e do barril de petróleo no mercado internacional, e

adotou modelo com oscilação menos frequente, sem maior impacto nas ações. A ala que defende a permanência de Prates admite ajustes no plano de investimentos da empresa, capazes de gerar mais empregos a curto prazo, uma mudança que atende desejos da ala política.

Dossiê contra prates

Os esforços nos últimos dias foram dos dois lados. Rivais de Prates passaram a circular uma lista com momentos nos quais o petista teria “jogado contra” os interesses do governo.

O pequeno “dossiê” tem 11 pontos. Cita desde uma suposta ausência de um plano robusto que dê suporte à retomada da indústria naval brasileira até a “acusação” de que Prates mantinha um preço alto para o querosene de aviação.

Na tentativa de viabilizar a permanência do petista, o grupo de Prates se movimentou para emplacar uma solução intermediária. No lugar de trocar o comando pelo presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, que chegou a ser sondado para o cargo, indicá-lo para a presidência do conselho da estatal.

A estratégia indicaria a presença de alguém de estrita confiança do presidente e capaz de mediar conflitos entre Prates e Silveira. O problema é que o modelo não é aprovado nem por Silveira, que quer manter o atual presidente do colegiado, indicado por ele, nem por Mercadante, que resiste à ideia de deixar o banco.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘CENÁRIO DE MANUTENÇÃO DA META DE DÉFICIT ZERO ESTÁ FICANDO MAIS PROVÁVEL’, DIZ FUNCHAL, EX-TESOURO

Para CEO da Bradesco Asset Management, porém, será muito mais difícil cumprir a meta de 2025, de superávit de 0,5% do PIB

Por Francisco Carlos de Assis (Broadcast), Eduardo Laguna (Broadcast) e Marianna Gualter (Broadcast)



O ex-secretário especial do Tesouro e Orçamento e hoje CEO da Bradesco Asset, Bruno Funchal. Foto: Egberto Nogueira/Divulgação Bradesco Asset

Entrevista com Bruno Funchal - CEO da Bradesco Asset Management

Secretário especial do Tesouro e Orçamento da equipe de Paulo Guedes, no governo Jair Bolsonaro, o economista Bruno Funchal avalia que a probabilidade de o governo revisar a meta de zerar o déficit primário neste ano diminuiu. Para 2025, contudo, ele diz que será difícil cumprir com o objetivo de entregar um superávit de 0,5% do PIB.

“Talvez a probabilidade (de manter a meta deste ano) ainda seja menor que 50%, mas no início do ano era zero. Todo mundo achava que no primeiro bimestral (relatório bimestral de receitas e despesas, divulgado em março) ia mudar a meta. A receita teve bom desempenho, e aí está sendo postergada essa mudança”, disse Funchal, hoje CEO da Bradesco Asset Management.



Na visão dele, o arcabouço ajudou a segurar a trajetória de crescimento da dívida pública, mas sem corrigir totalmente o problema fiscal. Funchal disse ainda que a unanimidade nas decisões do Comitê de Política Monetária (Copom) tende a diminuir cada vez mais, à medida que a atual diretoria do Banco Central (BC) for sendo substituída por indicados do governo Lula. “O mais normal é ter divergência mesmo de opinião, ter decisões divididas.” Leia a seguir os principais trechos da entrevista:

Que avaliação o sr. faz sobre a condução da política fiscal?

O arcabouço veio para colocar uma regra, ajuda a ancorar as expectativas. Tem as medidas tributárias que estão ajudando a gerar o resultado para manter, de fato, o compromisso com a meta fiscal. Ajuda a fazer com que a dívida não suba demais. Não vai resolver, mas também não teremos um problema fiscal sério. Vamos ficar ali, tocando de lado no fiscal. A agenda do governo não era resolver o problema fiscal. Apesar de sabermos que um fiscal no limite tem reflexo na economia. Fiscal mais expansionista leva a mais prêmio de risco, juros mais altos, investimento produtivo mais caro, menos crescimento.

Como o sr. recebeu a fala da ministra do Planejamento, Simone Tebet, admitindo que as alternativas de receitas do governo estão se exaurindo e que no PLDO (Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias) de 2025 haverá um anexo para revisão de gastos?

A avaliação de políticas públicas é fundamental para melhorar a qualidade do gasto. O problema é que muitos programas dependem de decisão política. Tem o técnico e tem o político. Eliminar com qualquer programa é super complexo, politicamente difícil. É muito mais um problema político do que um problema técnico.

O sr. entende que o governo terá de mudar a meta de déficit zero neste ano?

Pode ser que mude, mas manter é fundamental. A manutenção da regra está ficando cada vez mais provável. Talvez a probabilidade ainda seja menor que 50%, mas no início do ano era zero. Todo mundo achava que no primeiro (relatório) bimestral (de receitas e despesas) ia mudar a meta. A receita teve bom desempenho, e aí está sendo postergada essa mudança. Se mudar a meta, vai ser uma mudança pequena. Eu pergunto: como a mudança é pequena, por que não manter, fazer o esforço para mostrar que, de fato, o governo está cumprindo com o que foi comprometido no novo modelo fiscal? Acho que a Fazenda e o Planejamento têm de fazer esse esforço de comunicação dentro do governo, ponderando esses benefícios.

Haverá uma piora no cenário fiscal no ano que vem?

Este ano terá o benefício das ações do lado da receita, mas o ano que vem vai ser bem mais difícil. A receita extraordinária tem prazo e as despesas que estão sendo contratadas são permanentes. O crescimento nas despesas da Previdência está vindo acima do esperado. Acho que para o ano que vem é mais difícil manter (a meta de primário).

Até agora, as decisões do Copom têm sido unânimes, mas alguns diretores já argumentam que uma diminuição no ritmo de cortes da Selic pode ser apropriada. Podemos começar a ver decisões não unânimes a partir do Copom de junho?

O mais normal é ter cada vez menos unanimidade. Metade dos diretores está num ciclo político de um chefe de Executivo. E os outros estão num ciclo de outro chefe de Executivo. Então, pode ter visões diferentes. O mais normal é ter divergência mesmo de opinião, ter decisões divididas.

Até onde o BC deve ir no ciclo de cortes da Selic?

Temos ainda um juro real bastante elevado, tem espaço para corte. Mas temos visto dados relevantes de atividade econômica, ainda está bastante acelerada. A diferença de juro está diminuindo para os Estados Unidos. É razoável o Banco Central buscar maior grau de liberdade, ter flexibilidade para poder manter ou reduzir o passo.

O presidente do BC, Roberto Campos Neto, avalia que o prêmio de risco por causa da sucessão na direção da autarquia tem diminuído. Esse é um tema que preocupa o sr.?

Antes da autonomia do BC, toda sucessão era mais complexa. Hoje, já está mais consolidada a lógica da autonomia, o que ajuda a diminuir uma incerteza que poderia virar prêmio de risco. À

medida que acontecem as trocas de diretores e as decisões seguem coerentes, unânimes, com boas justificativas, isso vai se reduzindo de fato. As expectativas (de inflação) ainda não estão no centro da meta. Então, ainda tem aí algum prêmio de dúvida. Será que (a futura direção do BC) vai perseguir a meta? Ou será que vai ser um pouco mais complacente? Talvez a dúvida seja mais por aí, o que acaba também repercutindo um pouco em juros.

A desancoragem das expectativas de inflação do mercado se deve só à transição no BC ou também tem um prêmio fiscal?

Se você tem um fiscal mais solto, vai precisar de uma política monetária mais restritiva, com juros mais altos para segurar a economia. Dependendo da equipe (do BC), alguém pode ser um pouco mais complacente. Se aceita uma inflação um pouquinho maior, de 3,5% ou 4%, que é mais ou menos o que está indicando o Focus, quer dizer que você tem um banco central um pouquinho mais complacente.

O que pesa mais para a condução da política monetária brasileira, o externo ou o interno, e em qual proporção?

Eu daria 60% para o exterior e 40% para o interno. Um pouco mais para fora do que para dentro.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 08/04/2024

RAÍZEN REDUZ CUSTOS EM R\$ 230 MILHÕES AO OTIMIZAR OPERAÇÕES COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Empresa investiu em novos caminhões, que possuem no máximo até três anos, e novas tecnologias permitem a realização de rotas otimizadas

Por *Beatriz Capirazi*

O uso intensivo de novas tecnologias, como a inteligência artificial, tem servido para otimizar as produções da indústria, reduzir custos e diminuir os impactos ambientais. A Raízen, consórcio criado a partir da união de parte dos negócios da Shell e da Cosan, reduziu em R\$ 230 milhões os custos desde 2021 otimizando operações no transporte de combustíveis com o uso de IA, segundo dados divulgados ao Estadão.

Por meio de um investimento de R\$ 60 milhões em digitalização das suas operações na safra de 2021/2022, a companhia criou o programa de monitoramento e gestão Integra, estabelecendo a meta de superar R\$ 250 milhões em redução de custos e economia até 2025.

“O impacto para a gente vai ser muito maior, porque o projeto vai ficar para o longo prazo. A eficiência vai continuar, daqui a dois anos também. O impacto financeiro continua depois de 2025”, afirma o vice-presidente de Supply Chain da companhia, Juliano Tamaso.



Empresa se comprometeu em superar a meta de superar R\$ 250 milhões de redução de custos e economia em supply chain até 2025. Foto: F_Chaves/ Raízen

O investimento foi feito desde a compra de novos caminhões — que possuem no máximo até três anos, ante uma média de 20 anos nas frotas — a novas tecnologias, para permitir a realização de rotas totalmente otimizadas.

“Desde que começamos a digitalizar nossa operação, já reduzimos 350 caminhões da nossa operação. Rodando de forma eficiente, com um caminhão eficiente, conseguimos reduzir a frota. A eficiência te leva a emitir menos carbono”, diz Tamaso.

O porta-voz da Raízen aponta que somente a implementação do programa contribuiu com a redução de 50% das emissões de gases no transporte de combustíveis, que anteriormente totalizavam 53 milhões de toneladas de CO₂ por ano-safra.

O executivo explica que toda essa mudança foi implementada em setores estratégicos para a companhia, como infraestrutura, logística, operações e inteligência em Supply Chain. Por meio de um mapeamento da cadeia, a companhia conseguiu dar agilidade maior e cadência a todos os seus processos.

“Com a tecnologia, se tenho um problema em uma rota, eu consigo remanejar de forma muito rápida. Um acidente em determinada rodovia, conseguimos desviar a rota do veículo, otimizando essa entrega”, afirma Tamaso.

Uma das tecnologias desenvolvidas pelo programa, o Orquestrador, consegue encontrar a melhor rota para um motorista de caminhão descarregar sua carga, priorizando e fazendo o direcionamento correto com base na sua disponibilidade de trabalho e na criticidade do suprimento carregado.

Segundo Tamaso, anteriormente essa decisão era tomada pelo ser humano, que não necessariamente conseguia sistematizar todas as informações envolvidas na situação. Com a tecnologia, é possível basear a informação sobre a melhor rota, por exemplo, com base em dados fornecidos em tempo real.

Há também o uso do Sistema de Gerenciamento Inteligente de Frota, que otimiza as distâncias percorridas com um consumo menor de óleo diesel, diminuindo o impacto ambiental das operações da companhia.

Caminhões elétricos

Até o momento, a companhia vem testando o uso de caminhões elétricos em algumas partes de suas operações de baixa distância, como no aeroporto de Guarulhos, em São Paulo. “Um dos caminhões que abastece as aeronaves é 100% elétrico. Como é um ambiente de baixa distância, você consegue otimizar o seu uso”, explica Tamaso.



Vice-presidente de Supply Chain da companhia, Juliano Tamaso.
Foto: Divulgação/ Raízen

O executivo explica que o grande desafio está nas rotas mais longas. Nesses casos, o peso da bateria se torna um fator a ser considerado, assim como de país para país. “Falamos com algumas montadoras sobre o assunto: 400 km é muito na Europa, enquanto no Brasil, não”.

Tamaso explica que um caminhão elétrico também está atuando nas entregas de combustíveis em São Paulo, mas também para longas distâncias. “Ainda é um percentual muito pequeno da nossa frota total. É mais fácil usar o elétrico para o mercado livre do que para transportar combustível, que é uma carga perigosa. O de Guarulhos e o de São Paulo são testes e aí conseguimos evoluir para ampliar”.

Para o executivo, a troca da frota, por exemplo, já é algo extremamente relevante, considerando que o impacto positivo acontecerá imediatamente, diminuindo as emissões desde já.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2024



Terminal de contêineres está parado e dragagem pode ser cortada por falta de pagamento
Por Taís Hirata — De São Paulo

O Porto de Itajaí (SC), que deverá ser alvo de uma concessão bilionária do governo federal, enfrenta uma grave crise, que se arrasta há mais de um ano. Nos últimos dias, um novo episódio deixou o setor ainda mais preocupado: a ameaça de interrupção do serviço de dragagem, por falta de pagamento da autoridade portuária à empresa responsável. A dragagem é essencial para garantir a profundidade do canal de acesso e a passagem dos navios.

A administração municipal, que hoje deve cerca de R\$ 17 milhões à Van Oord, prestadora do serviço, tenta buscar recursos federais para quitar a conta passada e as futuras. A empresa já avisou o porto que, caso não haja pagamento até maio, a atividade deverá ser interrompida.

A situação preocupa as empresas importadoras e exportadoras que utilizam o porto e os operadores de terminais. A crise afetaria inclusive o Portonave, terminal privado de contêineres em Navegantes, que está fora da área pública do porto, mas que compartilha o canal de acesso.

“Estamos bastante preocupados. A foz do rio Itajaí é uma região em que há assoreamento e necessidade de dragagem permanente. Portanto, se houver paralisação, vai se perder calado, isso reduz a capacidade operacional”, afirma Osmari Castilho, diretor superintendente da Portonave. Para além do receio de interrupção do serviço agora, o executivo diz que é necessário garantir sua continuidade a partir de janeiro de 2025, quando o contrato com a Van Oord se encerra.

A superintendência do Porto de Itajaí destaca que a dragagem está em operação neste momento e diz que está em busca de ajuda do governo federal para garantir o pagamento. Foi pedido um aporte federal de até R\$ 50 milhões, mas ainda não há definição sobre o apoio. Questionado, o Ministério de Portos e Aeroportos afirmou que “recebeu o pedido e o documento está sob análise”. Pessoas a par do tema dizem que o repasse federal deverá vir em valor menor, e que a prefeitura terá que colocar parte dos recursos.

O episódio da dragagem é apenas mais uma turbulência, entre as diversas acumuladas desde o fim de 2022. Em dezembro daquele ano, chegou ao fim o contrato da APM Terminals, da Maersk, que controlava o terminal de contêineres do porto - principal operação de Itajaí.

A APM chegou a buscar uma renovação com antecedência, mas a autoridade portuária preferiu abrir uma licitação simplificada para escolher o operador temporário. A vencedora foi a CTIL Logística. A empresa, porém, não assumiu devido a questionamentos da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) sobre a capacidade da operadora. Meses depois, os donos da empresa foram alvo de uma operação da Polícia Federal, por suspeita de tráfico internacional de drogas. A reportagem não conseguiu contato com a companhia.

A solução provisória foi a prorrogação do contrato com a própria APM por seis meses. Porém, em junho de 2023, o grupo decidiu não renovar e deixou o terminal, que desde então está parado.

Segundo a administração do porto, essa paralisação é a principal causa da atual crise com a dragagem, visto que as receitas obtidas com o terminal de contêineres deixaram de entrar.

No fim de 2023, a Antaq fez uma nova licitação de um contrato temporário de dois anos para o terminal, que novamente teve turbulências: a primeira colocada foi desclassificada e, após questionamentos, saiu vencedora do processo a segunda melhor classificada, a Mada Araújo.

A empresa, que não é conhecida no setor, firmou o contrato em janeiro deste ano e recebeu um prazo de 180 dias para iniciar a movimentação de carga. Porém, no mercado há dúvidas sobre a capacidade da companhia de viabilizar a operação. Procurado, o grupo não respondeu às questões enviadas pela reportagem.

Para Lito Guimarães, diretor da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina, é necessário garantir um “plano B” para a retomada imediata da movimentação de contêineres em Itajaí, caso haja problemas com a nova empresa. “Não dá para esperar mais licitações [para um contrato temporário], que têm maturação demorada”, diz.

Desde a paralisação de Itajaí, ele diz que os terminais de contêineres de Santa Catarina operam no seu limite. “Os portos estão colapsados por falta de espaço, em um mercado que representa a segunda maior movimentação de contêineres do país e que hoje vive uma situação grave.”

A solução definitiva, porém, virá apenas com a nova concessão do porto, que deverá incluir a operação do terminal de contêineres e o canal de acesso - incluindo a dragagem.

O projeto está em consulta pública até maio, e o governo espera fazer o leilão no primeiro trimestre de 2025. A estimativa é que a concessão gere investimentos de cerca de R\$ 2,9 bilhões.

A expectativa no mercado é que a licitação atraia interesse. Para Ivam Jardim, sócio da Agência Porto Consultoria, unir a operação do terminal e a gestão do canal em um só contrato traz desafios, porém, caso fosse feita a separação, haveria um atraso ainda maior, porque os projetos teriam que passar novamente pelo Tribunal de Contas da União. “Acredito que haverá interessados, tanto empresas ligadas a armadores quando operadores como a DP World, que já manifestou interesse. Mas, por enquanto, temos a primeira versão do edital, todos irão analisar melhor.” Rafael Schwind, do Justen, Pereira, Oliveira e Talamini Advogados, avalia que haverá disputa no leilão. “É um porto bem localizado, tende a haver concorrência.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/04/2024

LULA PROMETE FERROVIA TRANSNORDESTINA ATÉ 2027 E DIZ QUERER BARATEAR PRODUTOS NO BRASIL

Segundo presidente, é uma 'obsessão' concluir obra de 1.206 quilômetros que ligarão o sertão do Piauí ao porto de Pecém, no Ceará

Por Mariana Assis e Renan Truffi, Valor — Brasília



Visita de Lula a obras da Ferrovia Transnordestina, no Distrito Suassurana, em Iguatu (CE) — Foto: Ricardo Stuckert / PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva prometeu, nesta sexta-feira (5), que seu governo vai colocar todos os recursos necessários para entregar a ferrovia Transnordestina até o início de 2027, pouco tempo depois do fim do seu mandato. Lula defendeu que a obra é fundamental para ajudar a baratear os preços dos produtos no Brasil.

"O compromisso da empresa é que a gente pode terminar isso até o final de 2026 ou começo de 2027", disse o presidente, que acrescentou: "se depender do governo, a gente vai terminar porque vamos cumprir acordos e conseguir todos os recursos necessários". "Precisamos ter um sistema intermodal de transporte para baratear as coisas para o nosso povo".

A menção de Lula aos preços dos produtos tem relação com a queda de popularidade do seu governo nas pesquisas de opinião. Auxiliares próximos admitem que a avaliação da gestão petista ainda está sendo afetada pela alta dos alimentos e de produtos essenciais.

O presidente falou sobre o assunto depois de visitar, nesta manhã, duas obras que visam melhorar o escoamento da produção brasileira: a Ferrovia Transnordestina, com 1.206 quilômetros que ligarão o sertão do Piauí ao porto de Pecém, no Ceará; e o Ramal do Salgado, obra de 36 km ligada à

transposição do Rio São Francisco e que vai conectar Cachoeira dos Índios, na Paraíba, a Lavras de Mangabeira, no Ceará.

Apesar de ter adotado um forte viés ambiental neste terceiro mandato, Lula culpou justamente os entraves "ambientais" e de "desapropriação" para explicar os motivos de a obra não ter sido entregue até 2010, época em que ele encerrou suas primeiras passagens pelo Palácio do Planalto.

"Em toda reunião [sobre a transnordestina] surgia um problema, uma reunião era a questão ambiental, outra era a desapropriação. Era um verdadeiro inferno colocar essa ferrovia para funcionar", criticou Lula.

Ainda assim, o presidente disse que a transnordestina é uma "obsessão" sua em razão de um pedido feito pelo ex-governador Miguel Arraes. "Essa obra [a transnordestina] foi um pedido do Miguel Arraes em 1989; então eu tenho uma obsessão de fazer essa ferrovia", contou.

Por fim, Lula disse que está competindo contra "ele mesmo" para fazer um mandato melhor do que os seus dois primeiros. "Não voltei para a Presidência para fazer a mesma coisa que já fiz antes, vim para fazer melhor. Estou competindo comigo mesmo. Eu quero que esse país volte a ser otimista e feliz, como já foi", concluiu.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/04/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

VINICIUS PATEL ELEITO VP DA IAPH

Por EXECUTIVOS 08/04/2024 - 18:01



Divulgação Porto do Açu

O diretor da administração portuária do Porto do Açu, Vinicius Patel, foi eleito vice-presidente da Associação Internacional de Portos (IAPH) para a América Central e do Sul. O executivo assume o compromisso de acelerar agendas importantes para o setor portuário para as regiões representadas. A IAPH representa cerca de 180 dos maiores portos de 84 países do mundo, totalizando mais de 60% do comércio marítimo internacional. O mandato é válido por dois anos.

Com mais de 15 anos de experiência no setor portuário, de petróleo e gás e logística, com passagem por empresas como Braskem e GranEnergia, Patel ingressou no grupo Prumo, desenvolvedor do Porto do Açu, em 2017. A missão àquela época era ajudar a criar a subsidiária Dome Serviços Integrados, joint venture entre a Prumo Logística e a GranEnergia focada em infraestrutura submarina para a indústria de óleo e gás.

Desde 2019 na função de diretor de administração portuária do Porto do Açu, o executivo é responsável pela gestão marítima, infraestrutura, qualidade, saúde, meio ambiente, segurança e relações institucionais do porto. "É uma honra ter essa função junto ao setor na IAPH e uma oportunidade para acelerarmos agendas relevantes para os portos no Brasil e no mundo", afirmou Patel, em nota.

Os membros da IAPH entenderam que Patel foi eleito pelo destaque na atuação portuária regional. "Damos as boas-vindas ao novo membro da equipe de liderança do IAPH e esperamos seu apoio contínuo. Como maior complexo porto-indústria privado da América Latina, que lidera a transição energética, estamos confiantes de que a experiência do Patel no Porto do Açu contribuirá

sobremaneira para nossos comitês, grupos de trabalho e iniciativas globais", destacou o diretor-geral da IAPH, Patrick Verhoeven.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/04/2024

PETROBRAS ASSINA CONTRATO PARA OPERAR MODAL FERROVIÁRIO E AMPLIAR ATENDIMENTO NO CENTRO-OESTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/04/2024 - 19:59

Acordo foi firmado com a Rumo S.A. para atendimento dos clientes da Petrobras na região que mais cresce no Brasil devido ao incremento da produção agrícola e de biocombustíveis

A Petrobras assinou contrato com a Rumo para operação ferroviária. A parceria tem o objetivo de ampliar o atendimento de seus clientes também através do modal ferroviário no Centro-Oeste. A região representa o maior aumento do consumo de combustíveis no país, puxado principalmente pelo crescimento da produção agrícola e de biocombustíveis (etanol de cana, milho e biodiesel).

"Ações como essa consolidam a companhia como a melhor alternativa para os clientes, ofertando produtos e serviços de qualidade no local em que sejam demandados. O mercado brasileiro é essencial para monetizar ativos da companhia e, com isso, promover a transição energética justa, o Centro-Oeste tem participação relevante neste contexto", disse o diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Claudio Schlosser.

Em menos de um ano, a empresa dobrou o número de polos de venda na região e, agora, consolida a sua posição através desta contratação. A operação ferroviária terá como origem Paulínia/SP, local onde foi realizada parceria com a Ciapetro, armazenadora interligada à Refinaria de Paulínia (Replan) e a própria ferrovia, e o destino será Rondonópolis/MT, o principal hub ferroviário no Centro-Oeste, distante 1.200 km de Paulínia e que se tornou recentemente um polo de venda atendido pela Petrobras. Dessa forma, a companhia consolida a logística como diferencial competitivo na ampliação dos mercados já atendidos e na viabilização de novos mercados.

Redução de Pegada de Carbono

A operação com o modal ferroviário contribui para a redução de emissões de carbono e agrega maior confiabilidade ao suprimento do Centro-Oeste. A Petrobras também realiza estudos em parceria com diversos operadores para viabilizar o atendimento em novas fronteiras e sempre guiada em reduzir as emissões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/04/2024

MARINHA DO BRASIL TEM NOVO DIRETOR-GERAL DE DESENVOLVIMENTO NUCLEAR E TECNOLÓGICO

Da Redação NAVEGAÇÃO 07/04/2024 - 19:50



O almirante de Esquadra Alexandre Rabello de Faria assumiu, na sexta-feira (5), o cargo de diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM), durante cerimônia presidida pelo comandante da Marinha, almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen.

O evento foi realizado no Complexo do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), com a presença de ex-comandantes da Marinha, membros do Almirantado, da indústria, da Sociedade Amigos da Marinha, da comunidade científica e tecnológica, além de outras autoridades militares e civis do Brasil e do exterior.

O novo diretor-geral, presidente do Conselho de Delegados na Junta Interamericana de Defesa entre 2021 e 2023, substituiu o almirante de Esquadra Petronio Augusto Siqueira de Aguiar, que esteve à frente do cargo desde 15 de dezembro de 2021.

A DGDNTM, como um órgão de direção setorial, planeja, orienta, coordena e controla as atividades nucleares, científicas, tecnológicas e de inovação. Atua como órgão central executivo do Sistema de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha, a fim de contribuir para o preparo das Marinhas do Amanhã e do Futuro; a aplicação do Poder Naval, em atividades relacionadas à ciência, tecnologia e inovação; o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), e o Programa Nuclear da Marinha (PNM).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/04/2024

SINDMAR MULHERES: REPRESENTAÇÃO SINDICAL LANÇA INDICADOR DA PARTICIPAÇÃO FEMININA NA ATIVIDADE MARÍTIMA

Da Redação NAVEGAÇÃO 07/04/2024 - 19:45



O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar) lançou um indicador sobre a participação de suas representadas na atividade marítima. O indicador visa aferir, também, as oportunidades de trabalho oferecidas às mulheres, bem como a possibilidade de elas seguirem a carreira marítima e alcançarem posições de comando e chefia dos navios.

O ponto de partida para o indicador foi o percentual de mulheres empregadas em empresas marítimas nas funções de oficiais e de eletricitas, que são as categorias representadas

pelo Sindmar.

No momento, atuam em águas brasileiras 98 empresas que empregam homens e mulheres oficiais e eletricitas marítimos. Algumas destas fazem parte de grupos empresariais e todas elas operam ou tripulam navios na cabotagem, no apoio marítimo e em outros segmentos do setor.

O levantamento alcançou mais de seis mil representados do Sindmar nas empresas avaliadas, entre homens e mulheres, e permitiu constatar que elas representam 12,8% do total de trabalhadores. No mercado de trabalho marítimo global, no qual a média não chega a 2%.

O trabalho realizado pelo Sindmar indicou, ainda, que apenas 19 grupos empresariais e/ou empresas possuem uma participação de mulheres acima da média brasileira de 12,8%.

Aquelas com participação de marítimas abaixo da média não terão os seus nomes publicados nesta primeira apresentação. O Sindmar espera que a divulgação do indicador contribua, gradualmente, para estimular mais empresas a oferecerem oportunidades de emprego para mulheres nos navios e condições justas para a progressão na carreira.

Para as empresas que se encontram acima da média nacional, outros quatro critérios de avaliação foram utilizados para chegar à pontuação final do Indicador Sindmar Mulheres:

a) Se a empresa tem marítimas das categorias representadas pelo Sindmar (Comandante, chefe de máquinas, imediato, subchefe de máquinas, oficiais de quarto e eletricitas) empregadas em todos os diferentes níveis e funções da carreira de oficial.

b) Se as marítimas das categorias representadas pelo Sindmar têm oportunidade efetiva de alcançar os cargos mais elevados da hierarquia de bordo, situação que se evidencia pela existência de brasileiras no comando e na chefia de máquinas nos navios da empresa.

c) Se a empresa possui Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) assinado com o Sindmar nos últimos cinco anos, incluindo a cláusula de proteção à marítima gestante.

d) Por fim, se a empresa emprega um número significativo de gente do mar brasileira a bordo.

A iniciativa de divulgação e acompanhamento deste indicador faz parte de um plano estratégico do Sindmar, de estimular a participação de oficiais e de eletricitas brasileiras a bordo dos navios em nossas próprias águas nacionais, e de buscar, também, garantir um ambiente de trabalho seguro, saudável, com dignidade, igualdade e livre de intimidação e assédios moral e sexual.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/04/2024

ANTAQ E USACE SE REÚNEM PARA DETALHAR PLANO DE TRABALHO VOLTADO PARA HIDROVIAS

Da Redação NAVEGAÇÃO 07/04/2024 - 15:45

Plano inclui visitas técnicas, auxílio em análise de projetos de concessões hidroviárias e transferência de expertise ao longo do ano

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) se reuniu na sexta-feira (5) com representantes do Corpo de Engenheiros do Exército Americano (Usace) para detalhar o plano de trabalho elaborado pelas duas equipes.

Essa iniciativa faz parte de um acordo de cooperação técnica firmado entre a agência brasileira e o corpo de engenheiros estadunidenses, assinado no final do ano passado.

Plano de trabalho

No plano de trabalho, estão previstas para este ano diversas iniciativas. Entre elas, a realização de visitas técnicas e treinamentos em temas ligados aos serviços prestados nas hidrovias.

Além disso, o corpo de engenheiros dos Estados Unidos irá auxiliar na análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) das hidrovias do Tocantins e do Paraguai. Duas hidrovias consideradas prioritárias pelo Plano Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário, que foi elaborado pela Antaq e aprovado no ano passado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, disse estar muito “confiante que com esse plano de trabalho nós vamos dar passos seguros e efetivos visando à implantação das nossas hidrovias”.

Selo ambiental

O estudo da hidrovia do Madeira recebeu um selo ambiental da Associação Mundial para a Infraestrutura de Transportes Aquaviários (Pianc). As soluções apresentadas no projeto para o manejo ambiental foram consideradas pioneiras pela associação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/04/2024

MAERSK BATIZA COMO “ASTRID MÆRSK” SEU SEGUNDO PORTA-CONTÊINERES DE GRANDE CAPACIDADE MOVIDO A METANOL

Da Redação NAVEGAÇÃO 07/04/2024 - 14:53



Em cerimônia realizada na quinta-feira (4) em Yokohama, no Japão, o segundo grande navio porta-contêineres movido a metanol do mundo foi batizado como "Astrid Mærsk". Liza Uchida, esposa do CEO da Nissan, Makoto Uchida, foi a madrinha e batizou o navio. O “Astrid Mærsk” é o segundo dos 18 grandes navios movidos a metanol encomendados pela Maersk, uma frota cuja entrega está programada para 2024 e 2025. Espera-se que estas novas embarcações contribuam

significativamente para as metas net zero da Maersk e apoiem os clientes no alcance dos seus objetivos de descarbonização.

“Estamos realmente entusiasmados em dar as boas-vindas ao ‘Astrid Mærsk’ em nossa nova frota capaz de navegar com metanol verde. Com este navio, e os seus navios ‘irmãos’, a Maersk dá passos importantes na jornada rumo à transição energética do transporte marítimo. Ninguém pode fazer isso sozinho. Para permitir cadeias de abastecimento verdes e acelerar o movimento do transporte marítimo em direção ao net zero, é essencial uma ação conjunta e contínua por parte de clientes dedicados como a Nissan, parceiros da indústria e fornecedores. É importante ressaltar que, para manter a dinâmica, há necessidade de regulamentações globais da Organização Marítima Internacional (IMO), para superar a disparidade de preços entre os combustíveis fósseis e verdes, a fim de garantir condições de concorrência equitativas”, disse Vicente Clerc, CEO da AP Moller – Maersk durante a cerimônia.

A Maersk estabeleceu meta de ser net zero em toda a sua operação até 2040. Para tanto, instituiu metas de curto prazo, para 2030, visando garantir progresso significativo no período. A empresa equipará a sua frota com 25 navios porta-contêineres com motores bicompostíveis, capazes de navegar com metanol verde. Entre esses, estão o navio alimentador “Laura Mærsk”, implantado no comércio intra Europa, em setembro de 2023, o “Ane Mærsk”, navio porta-contêineres de grande porte (16 mil TEUs), implantado no comércio Ásia-Europa, em janeiro de 2024, e agora o “Astrid Maersk”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/04/2024

AO COMPLETAR 35 ANOS, ABTP LISTA PRINCIPAIS DESAFIOS PARA EXPANSÃO DO SETOR PORTUÁRIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/04/2024 - 14:48



Modernizar os marcos regulatórios, melhorar os acessos portuários, os resultados operacionais e os indicadores de sustentabilidade, bem como tornar o regime tributário ‘Reporto’ permanente estão entre os principais desafios para a expansão do setor portuário, a serem superados em 2024 e nos anos subsequentes. Esta é a visão da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a mais representativa entidade do setor, que completou 35 anos em 5 de abril.

O Reporto reduz os custos dos investimentos portuários e teve sua validade prorrogada até 2028, no ano passado, enquanto era aprovada a reforma tributária. Para regulamentar a reforma, o governo criou grupos de trabalho e este regime especial está nas discussões. Uma das preocupações são as mudanças no sistema tributário pela Emenda Constitucional 132/2023, ou seja, tributos que são isentos pelo Reporto podem ser substituídos ou deixarão de existir.

“Torná-lo permanente é justo. Muito em razão dele, tem sido possível realizar investimentos, que resultam em mais competitividade para os portos e recordes históricos de movimentação de cargas, com geração de valor a diversas cadeias econômicas e reflexos positivos no PIB”, diz o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva.

Em 2023, os portos e terminais portuários movimentaram um recorde de mais de 1,3 bilhão de toneladas de cargas. “Indiscutivelmente, parte disso se deve à atuação das empresas associadas que, junto à ABTP, promovem discussões de alto nível, voltadas ao avanço do setor”, avalia. Além disso, as empresas realizam o aprimoramento constante da infraestrutura portuária, por meio de vultosos investimentos, aplicação de tecnologias e capacitação de profissionais, o que tem fortalecido a competitividade do setor no mercado global.

Além do Reporto, a ABTP vê como prioridades a segurança jurídica, a liberdade de investimentos e a simplificação regulatória, fatores essenciais para o desenvolvimento do segmento portuário e do



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 022/2024
Página 53 de 53
Data: 08/04/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

país. Um bom exemplo, explica, é a simplificação dos processos e contratos de arrendamentos, de tal forma que os empresários tenham liberdade de investir, com agilidade e aderência às demandas do mercado.

A ABTP tem intensificado sua agenda de contatos com autoridades federais para articular propostas e acordos que resultem em melhorias no ambiente de negócios do setor portuário. “Em 2024 e nos anos subsequentes, para que o setor continue dinâmico, quebrando recordes de movimentação, aprimorando sua competitividade, de modo a alcançar os melhores resultados para a economia, é crucial que os avanços aconteçam sem obstáculos aos investimentos e sem entraves regulatórios que limitem a atuação dos agentes privados”, afirma o dirigente.

Ele reforça a necessidade de fortalecimento da gestão da atividade portuária, para que seja possível fechar contratos, sobretudo de arrendamento, de uma forma mais flexível, descentralização de competências e uma participação mais efetiva da comunidade nas decisões do setor, em especial com o retorno das funções deliberativas do Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

Para o presidente do Conselho Deliberativo da ABTP, Roberto Oliva, a representatividade da ABTP a legitima como uma importante interlocutora do setor portuário nacional. “ABTP tem uma história que se confunde com o próprio desenvolvimento do setor portuário. Ao longo desses 35 anos, dos quais eu faço parte desde o início, a ABTP cresceu e amadureceu, tendo hoje legitimidade incontestada entre os stakeholders e demais envolvidos no setor”, destaca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/04/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 08/04/2024