

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 027/2024
Data: 15/04/2024**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ENTREVISTA: DIRETOR-EXECUTIVO DO CENTRONAVE FALA SOBRE OS RUMOS DA NAVEGAÇÃO.....	4
SUMMIT DIREITO MARÍTIMO DEBATE CONVENÇÕES E ALFANDEGAMENTO EM SANTOS.....	7
TRANSPORTE MARÍTIMO GLOBAL: UMA VISÃO ATUAL.....	8
SOBRESTADIA DE CONTÊINER LIDERA AÇÕES EM NÚCLEO.....	9
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	11
BYD AVANÇA NA GUERRA DO CARRO ELÉTRICO MOVIMENTANDO 2 MIL VEÍCULOS EM SUAPE.....	11
INDÚSTRIA DO NORDESTE: SAIBA 4 ESTADOS EM QUE SETOR CRESCER ACIMA DO BRASIL.....	13
PORTAL PORTO GENTE	14
PORTOGENTE COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IA) AMPLIA DIÁLOGO COM SEU PÚBLICO.....	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL – JUSTA COMPENSAÇÃO.....	15
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	16
<i>A proposta da Vale 1</i>	16
<i>A proposta da Vale 2</i>	16
<i>A proposta da Vale 3</i>	16
<i>Cidade maravilhosa</i>	16
NACIONAL - NOVA ESTIMATIVA DA SAFRA DE GRÃOS 2023/24 APONTA REDUÇÃO DE 8%.....	17
NACIONAL - IBI INICIA DESNACIONALIZAÇÃO DAS PAUTAS DE INFRAESTRUTURA NO LEGISLATIVO.....	18
NACIONAL - CI APROVA REPASSE PARA CIDADES AFETADAS POR ATIVIDADE PORTUÁRIA.....	19
REGIÃO SUL – APÓS AUTORIZAÇÃO DA ANTAQ, PORTO DE ARROIO DO SAL AGUARDA LICENÇAS.....	20
MERCOSUL - OBRAS NA PONTE BIOCEÂNICA BEIRAM OS 50%, DIZ GOVERNO PARAGUAIO.....	21
REGIÃO NORDESTE - TECMAR INVESTE R\$ 66,2 MI EM EXPANSÃO DE FROTA E UNIDADES DE NEGÓCIO.....	22
REGIÃO SUDESTE - LOTE LITORAL PAULISTA VAI A LEILÃO NESTA TERÇA-FEIRA NA B3.....	22
INTERNACIONAL - IRÃ APREENDE NAVIO QUE DIZ SER DE ISRAEL.....	24
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - UMA VIDA QUE SÓ SERVE PARA MIM, MAS, SE AJUDAR ... É SUA.....	25
OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - O DAY AFTER DA FCA NA BAHIA.....	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA – INFRAESTRUTURA - MOBILIDADE URBANA: PESSOAS PRIMEIRO.....	29
JORNAL O GLOBO – RJ	30
GOVERNO GANHA 'FOLGA' DE R\$ 159 BI ATÉ 2026 COM MUDANÇA NAS METAS PARA CONTAS PÚBLICAS.....	30
GOVERNO PREVÊ SALÁRIO MÍNIMO DE R\$ 1.502 EM 2025.....	32
GOVERNO PREVÊ R\$ 37,3 BI EM REDUÇÃO DE GASTOS ATÉ 2028 COM BENEFÍCIOS PREVIDENCIÁRIOS E PROAGRO.....	32
GOVERNO PREVÊ R\$ 39,6 BILHÕES EM EMENDAS IMPOSITIVAS NO ANO QUE VEM.....	33
COM REVISÃO DE META, GOVERNO PREVÊ SUPERÁVIT APENAS EM 2026, DE R\$ 33,1 BI.....	34
GOVERNADORES QUEREM CONTRAPARTIDA PARA COMBATE A CRIMES FEDERAIS NA NEGOCIAÇÃO DE DÍVIDA DOS ESTADOS.....	36
PETRÓLEO PODE CHEGAR A US\$ 100 O BARRIL, SE CRISE NO ORIENTE MÉDIO SE AGRAVAR.....	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
‘INCERTEZA DA SUCESSÃO NO BC JÁ COBRA SEU PREÇO HOJE, NÃO É COISA TEÓRICA’, DIZ EX-DIRETOR DO BANCO.....	39
CAMPOS NETO CONFIRMA IDEIA DE ANTECIPAR PROCESSO SUCESSÓRIO E QUE TRABALHARÁ POR ‘TRANSIÇÃO SUAVE’.....	42
PRIVATIZAÇÃO DA EMAE: TRÊS EMPRESAS DEVEM DISPUTAR ESTATAL DE ENERGIA PAULISTA.....	43
CLIENTES DO TRANSPORTE MARÍTIMO ESTÃO DISPOSTOS A PAGAR 4% MAIS CARO POR DESCARBONIZAÇÃO, DIZ BCG.....	44
IMPORTAÇÃO DE AÇO NO BRASIL CRESCER 46% EM MARÇO ENQUANTO EXPORTAÇÃO CAI 23%.....	46
POR QUE O PREÇO DO PETRÓLEO TEM SE MANTIDO SOB CONTROLE, MESMO COM CONFLITOS NO ORIENTE MÉDIO.....	47
VALOR ECONÔMICO (SP)	48
LULA ADIA LANÇAMENTO DE PROGRAMA DE EXPANSÃO DE CRÉDITO.....	48
INVESTIDORES CHINESES SOMEM E BALNEÁRIO DO CAMBOJA ‘HERDA’ MAIS DE 500 PRÉDIOS ABANDONADOS.....	50
COM VIAGEM DE LULA PARA COLÔMBIA, GOVERNO ADIA LANÇAMENTO DO PROGRAMA ‘VOA, BRASIL’.....	51
BRASIL SEMPRE CONDENA QUALQUER ATO DE VIOLÊNCIA, DIZ MAURO VIEIRA APÓS ATAQUES DO IRÃ A ISRAEL.....	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS	53
DIÁLOGO E COORDENAÇÃO SÃO PRIMEIROS DESAFIOS DA SNHN.....	53
VPORTS TEM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	55
FRENTE PARLAMENTAR PEDE PARA DEBATER ‘BR DOS RIOS’ COM SECRETARIA DE HIDROVIAS.....	56



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 027/2024
Página 3 de 64
Data: 15/04/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ARTIGO - SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES – LEGAL OU ILEGAL? E O NÃO JULGAMENTO DE MÉRITO PELO STJ	57
ARTIGO - CABOTAGEM: TENDÊNCIAS PARA 2024 DO MODAL DE TRANSPORTE MAIS SUSTENTÁVEL DO BRASIL	58
TECON RIO GRANDE TERÁ SERVIÇO ALIMENTADOR PARA A AMÉRICA DO SUL PARA A ÁSIA	59
ASIA SHIPPING ADQUIRE PARTE DA STARTUP CATARINENSE DATI	60
PORTO DE RIO GRANDE RECEBE 643 VEÍCULOS DE JANEIRO A MARÇO	61
APS ASSINA CARTA DE INTENÇÕES COM ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO PARANÁ	61
PROJETO DE TUP EM ARROIO DO SAL É HABILITADO PELA ANTAQ	62
APS CONTRATA ATUALIZAÇÃO DE ESTUDO SOBRE ASSOREAMENTO	63
CONCESSÕES E INVESTIMENTOS PÚBLICOS SÃO DESAFIOS DO 'BR DOS RIOS'	63
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	64
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	64



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENTREVISTA: DIRETOR-EXECUTIVO DO CENTRONAVE FALA SOBRE OS RUMOS DA NAVEGAÇÃO

Cláudio Loureiro explica a necessidade por maiores investimentos para receber navios maiores e aumentar produtividade

Por: Anderson Firmino



Foto: Alexander Ferraz/AT

Com o objetivo promover a melhoria das atividades marítimas e a proteção dos direitos e interesses de seus associados, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) tem buscado se fazer presente nas discussões sobre os rumos da navegação no País, sempre pregando o planejamento a longo prazo. De acordo com o diretor-executivo, Cláudio Loureiro, quanto antes forem vencidos alguns desafios, como uma regulação mais ágil e investimento em infraestrutura, mais rápido o País estará apto para

novos tempos do setor, especialmente com o advento de navios cada vez maiores.

Confira a entrevista.

Como avaliar o momento da navegação de longo curso?

Enfrentamos, hoje, dois grandes desafios na navegação de modo geral. O primeiro é a transição energética no mundo inteiro. O outro é sobre as incertezas geopolíticas. Isso gera, como tem acontecido no caso do Mar Vermelho, uma instabilidade na fluidez do comércio. Se reflete na estrutura de funcionamento das linhas de navegação e, portanto, acaba se refletindo, eventualmente, nas linhas que servem ao Brasil. Mas, com relação ao Brasil, estamos bem dimensionados e preparados para trazer navios maiores, se a infraestrutura responder.

O senhor citou a questão da transição energética. Estamos em conformidade com o que é praticado em outros países?

Estamos dentro do padrão internacional. Por regulamentação da IMO (Organização Marítima Internacional, na sigla em inglês) e pela entrada em operação de novas embarcações, nossos associados estão construindo navios movidos a metanol, dual fuel (metanol e combustível marítimo), alguns com propulsão a amônia, hidrogênio verde etc. Vamos ter, em dois ou três anos, a necessidade de um sistema de abastecimento aqui no Brasil para que esses navios possam vir. O desafio, hoje, está sendo, em escala global, atender às regras da IMO no tempo previsto e fazer essa transição para combustíveis não fósseis. A tecnologia existe, mas a questão é sobre como abastecer. É como ter um carro movido a etanol em uma estrada que só tem postos com gasolina. Isso é um desafio que vamos enfrentar em pouco tempo.

E quanto à questão geopolítica, que o senhor colocou anteriormente: de que forma isso afeta a estabilidade da navegação global?

São instabilidades localizadas. A gente teve problema na Ucrânia (em guerra com a Rússia), que continua existindo. Embora não afete diretamente as grandes linhas de navio porta-contêiner, afeta alguma coisa no Mar Mediterrâneo, Mar Vermelho, o acesso ao Canal de Suez, e isso obriga os navios a contornarem a África, quando há alguma restrição de navegação. Isso acrescenta, pelo menos, dez dias no trânsito da embarcação. Então, eventualmente, causa congestionamento em um porto ou outro. São desafios que a gente tem que superar – fora os climáticos, como seca no canal



do Panamá e a seca no Amazonas também, que pode parecer que afeta só a cabotagem, mas temos navios de longo curso que entram até Manaus e sofreram muito na seca do ano passado.

E como o Centronave analisa a questão dos práticos? Houve uma lei sancionada pelo Governo Federal a respeito da atividade.

Os práticos, do ponto de vista operacional, são e sempre foram muito parceiros, inclusive na operação de navios maiores em condições experimentais. Nossa discussão com a Praticagem sempre foi comercial, nunca no sentido regulatório. Estamos, ainda, avaliando os impactos que essa nova lei possa gerar no aspecto comercial. De resto, só consolida coisas que já existiam. Embora tenhamos sido contrários, não altera o modo de funcionamento.

E como lidar com a questão das tarifas portuárias sem prejudicar a competitividade?

No Brasil, e notadamente no caso de Santos, as tarifas portuárias têm um papel importante. A alteração em 2022 fez com que se passasse a cobrar pelo porte do navio, e não pela carga movimentada, como era antes. Isso significa que se um navio é grande, mas está vazio, vai pagar a mesma coisa que um navio do mesmo porte que trafegue com carga plena. Acharmos isso incorreto. Acho que deve ser levado em consideração a quantidade de carga a bordo. Mesmo porque, com carga a bordo, o navio precisa de um calado maior. Sem a carga, o calado é em padrões antigos, não gerando despesas de dragagem. É preciso que se faça um mix entre tamanho de navio e volume de carga movimentada. Esse modelo tarifário tem que ser revisto, e alguns portos já estão se adaptando para considerar a quantidade de carga que o navio está carregando e a necessidade de infraestrutura que esse navio gera.

Sobre os gargalos: quais principais devem ser atacados em Santos?

A produtividade acaba caindo 15%, 20% quando um navio que termina a operação não pode sair porque tem que esperar a maré, por causa do calado. Se eu resolver o problema do calado de acesso, imediatamente agrego capacidade aos terminais, sem que eles tenham que investir no momento. Só que estamos prevendo que, daqui algum tempo, os próprios terminais vão ter que expandir para absorver movimento adicional, principalmente com os navios novos. E os terminais têm dificuldades burocráticas, e isso deve ser abordado nessa revisão da Lei dos Portos (12.815), pela Comissão de Juristas da Câmara, de licenciamento para expansão das áreas dos terminais. Isso é uma coisa muito importante.

O que deve ser feito para o Brasil apresentar um preço competitivo, em comparação ao mercado internacional?

Aumento de produtividade e escala. Quando você traz um navio- como referência, estamos usando navios de 10 a 12 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner) – imaginemos se pudesse trazer um navio com o dobro do tamanho. Teria um custo fixo, sob o ponto de vista do armador, muito menor por carga transportada. Esse custo já vem caindo ao longo dos anos, mas preciso ter escala também nos terminais, que precisam se expandir. Basicamente, é aumentar a velocidade de operação e aumentar a produtividade em todos os elos dessa cadeia. Isso vai se refletir em custos e frete menor e, principalmente, custo portuário menor também. E precisa resolver os problemas logísticos internos, com transporte ferroviário e melhores estradas. A terceira via para Santos é um clamor de muitos anos. Tomara que saia. Com o objetivo promover a melhoria das atividades marítimas e a proteção dos direitos e interesses de seus associados, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) tem buscado se fazer presente nas discussões sobre os rumos da navegação no País, sempre pregando o planejamento a longo prazo. De acordo com o diretor-executivo, Cláudio Loureiro, quanto antes forem vencidos alguns desafios, como uma regulação mais ágil e investimento em infraestrutura, mais rápido o País estará apto para novos tempos do setor, especialmente com o advento de navios cada vez maiores. Confira a entrevista.

Como avaliar o momento da navegação de longo curso?

Enfrentamos, hoje, dois grandes desafios na navegação de modo geral. O primeiro é a transição energética no mundo inteiro. O outro é sobre as incertezas geopolíticas. Isso gera, como tem acontecido no caso do Mar Vermelho, uma instabilidade na fluidez do comércio. Se reflete na estrutura de funcionamento das linhas de navegação e, portanto, acaba se refletindo, eventualmente,



nas linhas que servem ao Brasil. Mas, com relação ao Brasil, estamos bem dimensionados e preparados para trazer navios maiores, se a infraestrutura responder.

O senhor citou a questão da transição energética. Estamos em conformidade com o que é praticado em outros países?

Estamos dentro do padrão internacional. Por regulamentação da IMO (Organização Marítima Internacional, na sigla em inglês) e pela entrada em operação de novas embarcações, nossos associados estão construindo navios movidos a metanol, dual fuel (metanol e combustível marítimo), alguns com propulsão a amônia, hidrogênio verde etc. Vamos ter, em dois ou três anos, a necessidade de um sistema de abastecimento aqui no Brasil para que esses navios possam vir. O desafio, hoje, está sendo, em escala global, atender às regras da IMO no tempo previsto e fazer essa transição para combustíveis não fósseis. A tecnologia existe, mas a questão é sobre como abastecer. É como ter um carro movido a etanol em uma estrada que só tem postos com gasolina. Isso é um desafio que vamos enfrentar em pouco tempo.

E quanto à questão geopolítica, que o senhor colocou anteriormente: de que forma isso afeta a estabilidade da navegação global?

São instabilidades localizadas. A gente teve problema na Ucrânia (em guerra com a Rússia), que continua existindo. Embora não afete diretamente as grandes linhas de navio porta-contêiner, afeta alguma coisa no Mar Mediterrâneo, Mar Vermelho, o acesso ao Canal de Suez, e isso obriga os navios a contornarem a África, quando há alguma restrição de navegação. Isso acrescenta, pelo menos, dez dias no trânsito da embarcação. Então, eventualmente, causa congestionamento em um porto ou outro. São desafios que a gente tem que superar – fora os climáticos, como seca no canal do Panamá e a seca no Amazonas também, que pode parecer que afeta só a cabotagem, mas temos navios de longo curso que entram até Manaus e sofreram muito na seca do ano passado.

E como o Centronave analisa a questão dos práticos? Houve uma lei sancionada pelo Governo Federal a respeito da atividade.

Os práticos, do ponto de vista operacional, são e sempre foram muito parceiros, inclusive na operação de navios maiores em condições experimentais. Nossa discussão com a Praticagem sempre foi comercial, nunca no sentido regulatório. Estamos, ainda, avaliando os impactos que essa nova lei possa gerar no aspecto comercial. De resto, só consolida coisas que já existiam. Embora tenhamos sido contrários, não altera o modo de funcionamento.

E como lidar com a questão das tarifas portuárias sem prejudicar a competitividade?

No Brasil, e notadamente no caso de Santos, as tarifas portuárias têm um papel importante. A alteração em 2022 fez com que se passasse a cobrar pelo porte do navio, e não pela carga movimentada, como era antes. Isso significa que se um navio é grande, mas está vazio, vai pagar a mesma coisa que um navio do mesmo porte que trafegue com carga plena. Acharmos isso incorreto. Acho que deve ser levado em consideração a quantidade de carga a bordo. Mesmo porque, com carga a bordo, o navio precisa de um calado maior. Sem a carga, o calado é em padrões antigos, não gerando despesas de dragagem. É preciso que se faça um mix entre tamanho de navio e volume de carga movimentada. Esse modelo tarifário tem que ser revisto, e alguns portos já estão se adaptando para considerar a quantidade de carga que o navio está carregando e a necessidade de infraestrutura que esse navio gera.

Sobre os gargalos: quais principais devem ser atacados em Santos?

A produtividade acaba caindo 15%, 20% quando um navio que termina a operação não pode sair porque tem que esperar a maré, por causa do calado. Se eu resolver o problema do calado de acesso, imediatamente agrego capacidade aos terminais, sem que eles tenham que investir no momento. Só que estamos prevendo que, daqui algum tempo, os próprios terminais vão ter que expandir para absorver movimento adicional, principalmente com os navios novos. E os terminais têm dificuldades burocráticas, e isso deve ser abordado nessa revisão da Lei dos Portos (12.815), pela Comissão de Juristas da Câmara, de licenciamento para expansão das áreas dos terminais. Isso é uma coisa muito importante.

O que deve ser feito para o Brasil apresentar um preço competitivo, em comparação ao mercado internacional?

Aumento de produtividade e escala. Quando você traz um navio- como referência, estamos usando navios de 10 a 12 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner) – imaginemos se pudesse trazer um navio com o dobro do tamanho. Teria um custo fixo, sob o ponto de vista do armador, muito menor por carga transportada. Esse custo já vem caindo ao longo dos anos, mas preciso ter escala também nos terminais, que precisam se expandir. Basicamente, é aumentar a velocidade de operação e aumentar a produtividade em todos os elos dessa cadeia. Isso vai se refletir em custos e frete menor e, principalmente, custo portuário menor também. E precisa resolver os problemas logísticos internos, com transporte ferroviário e melhores estradas. A terceira via para Santos é um clamor de muitos anos. Tomara que saia.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/04/2024

SUMMIT DIREITO MARÍTIMO DEBATE CONVENÇÕES E ALFANDEGAMENTO EM SANTOS

Juristas e autoridades estarão no Grupo Tribuna na terça-feira (16)

Por: Anderson Firmino



Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro promete repetir o sucesso do evento no ano anterior Foto: Sílvio Luiz/AT

O Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro acontece terça-feira, a partir das 14 horas, na sede do Grupo Tribuna, em Santos. As inscrições se esgotaram horas após a abertura, no último dia 4.

Um dos dois painéis previstos, Mercado em Conformidade-Alfandegamento, Responsabilidades e Avanços, irá tratar do alfandegamento como

instrumento de controle, promoção e facilitação do comércio exterior.

A discussão ganha ainda mais relevância, quando se observa o peso da Alfândega de Santos, por exemplo. Maior e mais importante unidade aduaneira do País, com jurisdição em 24 municípios, ela é responsável pelo controle de 30% do fluxo de comércio exterior brasileiro.

“O Summit traz a oportunidade de discutirmos as exigências, ouvirmos a visão da Receita Federal, as práticas internacionais, a posição dos usuários e recintos”, reforça o advogado Thiago Miller, um dos participantes do painel.

A união de inteligência e tecnologia em prol do controle aduaneiro estará nas discussões. Trata-se de algo possível mediante o aumento dos investimentos, exigidos e contratados pelos recintos alfandegados.

Também participam deste painel o auditor-fiscal da Receita Federal e delegado da Alfândega de Santos, Richard Neubarth; o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos, Carlos Mello; a gerente jurídica e regulatório da Santos Brasil, Thaís Alberghini; além do auditor fiscal da Receita Federal e conselheiro do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), Rodrigo Duarte Firmino.

E ainda: o auditor-fiscal da Receita Federal e chefe titular da seção de controle de carga, trânsito e intervenientes aduaneiros (Sacit) do Porto de Santos, Haroldo José Parri; o auditor-fiscal da Receita Federal e superintendente aduaneiro da 8ª Região Fiscal, Fabiano Coelho; o advogado especialista em Direito Marítimo e assessor jurídico da Federação Nacional das Agências de Navegação

Marítima (Fenamar), Francisco Morais; e o auditor-fiscal da Receita Federal e diretor de estudos técnicos da Sindifisco Nacional, Gabriel Rissato Leite Ribeiro.

Convenções internacionais J

á no painel Convenções Internacionais, o debate fica por conta da aprovação da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios e a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo. Ambas são de extrema importância para o setor portuário brasileiro, porque devem passar a integrar o ordenamento jurídico do País.

Participam a advogada da Maritime Law Academy (MLaw), Eliane Octaviano; a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flavia Takafashi; o advogado Rafael Ferreira; o presidente da Praticagem de Santos, Fabio Fontes; a diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Jaqueline Wendpap; o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini; o diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro; e a advogada da Revoredo Advocacia, Daniella Revoredo.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 14/04/2024

TRANSPORTE MARÍTIMO GLOBAL: UMA VISÃO ATUAL

O cenário é dinâmico e vasto, abrangendo uma frota mercante com mais de 100 mil navios operacionais

Por: *Marcelo Neri*



Foto: *APS/Divulgação*

Como já ocorreu em outras ocasiões em que atuei como palestrante internacional, tive a honra de ser convidado para discutir sobre a situação atual do Transporte Marítimo Global no Congresso da Câmara Interamericana de Associações Nacionais de Agentes Marítimos (Cianam), na Costa Rica, nos próximos dias 17 e 18. Gostaria de antecipar alguns dos tópicos que apresentarei durante o plenário de membros da Cianam, incluindo autoridades e participantes do

congresso. O cenário marítimo global é dinâmico e vasto, abrangendo uma frota mercante que, até 31 de dezembro de 2023, contava com mais de 105.500 navios operacionais. O setor está em constante crescimento, como evidenciado pelo aumento de 3,2% na capacidade da frota mercante mundial. Este aumento é paralelo ao intenso tráfego nos portos, onde foram registradas aproximadamente 4,6 milhões de escalas de navios. Esses números não apenas enfatizam a escala da indústria marítima global, mas também sublinham sua importância fundamental para o comércio internacional e para a economia mundial.

O mercado de transporte marítimo passou por uma notável volatilidade no decorrer de 2022. As taxas de frete de contêineres alcançaram patamares recordes no final de 2021, mantendo uma tendência de alta até o início de 2022. No entanto, o terceiro trimestre do mesmo ano registrou uma diminuição significativa nas tarifas de frete 'spot' em rotas comerciais importantes, aproximando-se dos níveis pré-pandemia antes de estabilizarem no início de 2023. Paralelamente, os fretes para os graneleiros experienciaram uma alta expressiva até maio de 2022, impulsionadas pelo aumento da demanda e congestionamento nos portos, mas sofreram uma queda nos meses subsequentes, encerrando o ano em um nível mais baixo, evidenciando a incerteza e os desafios enfrentados pelo setor.

Destaco o impacto das crises na Rússia-Ucrânia e Israel-Gaza no transporte marítimo e na logística global. A guerra na Ucrânia ampliou as distâncias de transporte marítimo, com previsões de aumento contínuo até 2024. Além disso, destaca-se a ausência de alternativas viáveis ao Canal de Suez para

o comércio entre Ásia-Europa e Ásia-América do Norte, e o aumento dos custos para os Armadores devido à escassez de combustível - 'bunker' - e desvio de navios para rotas mais longas, como a alternativa de dar a volta pelo Cabo da Boa Esperança no Sul da África.

Além disso, como podemos depreender, o transporte marítimo, espinha dorsal do comércio global, enfrenta um momento de inflexão, navegando não só pelas ondas do oceano mas também por mudanças econômicas, ambientais e sociais. Conforme o último relatório da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), este setor vital está sob intensa observação e pressão para adaptar-se às crescentes demandas por práticas sustentáveis e responsáveis. O agente marítimo, categoria de profissionais essenciais que operam os navios em todos os portos do mundo, também está atento a todas as mudanças deste mercado de transporte tão relevante para o comércio global.

Nos últimos anos, o setor viu uma volatilidade sem precedentes, com a pandemia da covid-19 exacerbando desafios logísticos e econômicos. Apesar dos contratempos, o mercado começa a mostrar sinais de recuperação.

O setor de fretes enfrenta desafios críticos, como a gestão de custos voláteis e a otimização de rotas logísticas. A adoção de práticas alinhadas aos princípios de ESG tornou-se imperativa. Estas ações não apenas atendem às regulamentações globais mas também refletem uma mudança na consciência corporativa.

À medida que o setor se orienta para um futuro mais verde, a integração de ESG nas operações marítimas será crucial para sua sustentabilidade e sucesso a longo prazo. O transporte marítimo está em um momento decisivo, com a sustentabilidade no cerne das discussões sobre seu futuro. Para empresas e stakeholders, é uma oportunidade de redefinir o setor, comprometendo-se com um caminho mais sustentável e responsável.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/04/2024

SOBRESTADIA DE CONTÊINER LIDERA AÇÕES EM NÚCLEO

Setor do TJ-SP foi criado há quatro meses

Por: Bárbara Farias

Reclamações de sobrestadia por atraso na devolução de contêineres lideram as ações judiciais no Núcleo de Justiça 4.0 de Direito Marítimo



Foto: Carlos Nogueira/At/Arquivo

As reclamações de sobrestadia por atraso na devolução de contêineres lideram as ações judiciais que correm no Núcleo de Justiça 4.0 de Direito Marítimo, do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP), criado há quatro meses. Ao todo, o núcleo possui 150 processos judiciais em tramitação, sendo 99,9% relacionados ao Porto de Santos. Desses, 80% são referentes a demurrage ou sobrestadia. Avarias de cargas e regressivas de seguradoras também estão entre as principais causas.

Em entrevista para A Tribuna, o juiz titular da 4ª Vara Cível de Santos e coordenador do núcleo de Direito Marítimo, Frederico dos Santos Messias, diz que 150 ações foram impetradas entre 27 de novembro e 25 de março último.



Sobre as ações regressivas, o magistrado explica que “100% dos transportes marítimos são segurados, então, quando há algum dano, a seguradora indeniza o segurado e passa a ter o direito de cobrar o prejuízo de quem deu causa ao dano”.

O juiz afirma que os valores das ações judiciais podem ser milionários. “As causas referentes à sobrestadia podem girar de R\$ 100 mil até R\$ 1 milhão, dependendo do tempo do atraso na devolução do contêiner. Quanto à avaria de carga, as ações têm valores bem elevados, acima de R\$ 1 milhão, pois envolvem um conteúdo econômico muito relevante. Já quanto à regressiva de seguradora, essa causa está muito relacionada à avaria de cargas — é uma ação muito comum”.

Advogado

Entusiasta da proposta, o presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da Ordem dos Advogados do Brasil em São Paulo (OAB-SP), Thiago Miller, diz que a iniciativa da criação do núcleo especializado partiu da entidade. “Fomos nós que provocamos o Tribunal de Justiça de São Paulo a constituir o núcleo. O doutor Frederico, como parte integrante do corpo de juízes, nos ajudou nos caminhos que a gente percorreu. Nós oferecemos o estudo e tudo ajudou para que a gente tirasse o projeto do papel”.

Miller destacou ainda: “Nós fomos os primeiros a distribuir uma ação e tivemos uma resposta muito boa do núcleo até agora, principalmente em relação a medidas urgentes. No início do ano, houve várias liminares. Mas, o nosso maior desafio foi convencer a advocacia a aderir ao núcleo, principalmente os advogados dos armadores, que estavam muito resistentes. Porém, houve uma mudança de posicionamento de um dos juízes que facilitou a adesão dos advogados maritimistas a acolher o núcleo”.

Para o presidente da comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-SP, o total de 150 ações é um bom número, considerando que houve um recesso no Judiciário entre dezembro e janeiro.

“A tendência é ter mais agilidade, até porque os funcionários estão totalmente dedicados ao núcleo, assim como os juízes que são todos de Santos”.

Setor não é uma vara especializada

O Núcleo de Direito Marítimo funciona 100% digital, com distribuição de demandas pelo sistema informatizado, com atendimento virtual e audiências realizadas por videoconferência. Além do juiz Frederico dos Santos Messias, os demais juízes são Rejane Lage e Gustavo Louzada –, que acumulam a atividade com o trabalho nas varas sob suas titularidades.

Contudo, Messias explica que o núcleo não é uma vara especializada. “Núcleo e vara são coisas diferentes. Nós usamos uma regulamentação do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), que criou os núcleos de Justiça 4.0. Esses núcleos não são como uma vara, que tem um juiz fixo e permanente. Eles são criados para algo específico e, no nosso caso, foi devido à complexidade da matéria Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro. O núcleo funciona com três juízes, com um mandato de dois anos, renováveis por dois anos”.

Messias ressaltou que o núcleo não é um órgão colegiado, que profere uma decisão única. “Nós três somos juízes independentes e cada um decide os seus processos. Cada um profere a sua decisão com absoluta liberdade nessas matérias que são do Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro. A sentença proferida no núcleo é igual às sentenças proferidas nas varas comuns, cíveis”.

Mas, o coordenador do núcleo destacou que a tramitação foi mais rápida em comparação a uma vara comum. “Houve uma celeridade maior na tramitação dos processos e decisões mais especializadas porque, no núcleo, nós cuidamos dessa única matéria, diferentemente do juiz de uma vara cível que cuida de direito marítimo e de uma série de outras matérias como plano de saúde, condomínio etc. A tendência é que seja mais ágil”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/04/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

BYD AVANÇA NA GUERRA DO CARRO ELÉTRICO MOVIMENTANDO 2 MIL VEÍCULOS EM SUAPE

Numa sequência de ações em que BYD ataca a concorrência, a greentech parte agora para uma megaoperação no Porto de Suape

Por *Fernando Ítalo*



BYD ataca pelo mar com operação em Suape, de onde quase 2 mil carros elétricos serão distribuídos para concessionárias do Nordeste/Foto: Suape (Divulgação)

A BYD avança na guerra do carro elétrico, dessa vez pelo mar. A greentech desembarcou no Porto de Suape (PE), nesta segunda-feira (15), 1.972 veículos importados do seu complexo, na China. A megaoperação, a primeira da companhia no complexo portuário, é realizada no terminal de contêineres do grupo filipino ICTSI. A movimentação prossegue até esta terça (16), com o desembarço aduaneiro e envio dos automóveis para concessionárias em

vários estados do Nordeste.

Sediada na cidade de Xiam, a Build Your Dreams é a atual líder global na fabricação de carros, caminhões e ônibus movidos a baterias elétricas, depois de desbancar a Tesla – de Elon Musk – no segmento de veículos de passeio, no último trimestre de 2023.

Altamente agressiva em preço e tecnologia, a multinacional está investindo R\$ 5,5 bilhões num parque automotivo que está sendo construído nas antigas instalações da Ford, em Camaçari (BA).

BYD embarcou veículos pelo Porto de Nansha

A embarcação com os veículos elétricos partiu do Porto de Nansha e levou 34 dias para chegar à costa pernambucana.

O navio Zhong Yuan, de bandeira chinesa, transportou os veículos até Suape em contêineres adaptados para evitar qualquer tipo de avaria nos produtos.

Em Suape, o desembarque mobilizou um time com dezenas de profissionais, pela complexidade da operação e número de veículos.

Após o descarregamento, os veículos foram levados para o Pátio Público de Veículos de Suape (PPV), que vem registrando um crescimento continuado, em linha com os objetivos da autoridade portuária de transformá-lo num hub (concentrador de cargas) nacional do setor automotivo.

Quem está à frente dessa operação é a Nexus, subsidiária nacional do grupo japonês K-Line. A empresa, que tem como principal negócio a logística na área automobilística, é responsável por boa parte da movimentação no pátio de veículos do porto.

BYD visitou Suape em fevereiro



Em fevereiro deste ano, representantes da BYD visitaram de forma sigilosa o Porto de Suape para conhecer a infraestrutura do ancoradouro, visando essa movimentação. A informação vazou, mas foi desmentida tanto pela gestão do porto, quanto pela montadora.

Agora, com a primeira missão concluída – sim, outras operações da BYD devem ser realizadas em Suape – o porto comemora o novo cliente.

“O desembarque de quase duas mil unidades da BYD, para posterior distribuição nos estados da região, é mais um case de sucesso do nosso hub de veículos, que expande, gradativamente, seu raio de alcance”, afirma o diretor-presidente da estatal portuária, Marcio Guiot.

Segundo ele, “a importação das unidades chinesas reforça a importância do Hub de Veículos de Suape, que registrou crescimento de 42% em 2023 em relação ao ano anterior”.

BYD com o pé no acelerador no Brasil

A movimentação de carros pela chinesa em Pernambuco, acontece num momento em que a subsidiária brasileira, a BYD Brasil, está ampliando do número de revendas da BYD nos estados nordestinos.

Ao todo, serão instalados 47 pontos de venda na região, no primeiro pacote de 200 previstos para o Brasil em 2024. A ordem é acelerar a rede comercial, no mesmo ritmo em que a greentech corre contra o tempo para ativar seu parque automotivo em Camaçari até o final do ano.

No Nordeste, o estado que terá o maior número de concessionárias, nessa 1ª etapa do plano de revendas, é a maior economia nordestina e onde a companhia chinesa está construindo seu maior projeto fabril fora da China: a Bahia (13). No total, 100 lojas BYD já estão em operação no país.

O incremento no ritmo de ativação da rede faz parte de uma sequência de anúncios da BYD no Brasil, apresentando suas armas na guerra dos elétricos/híbridos. Em março, o grupo divulgou um aumento de 83% no valor do investimento da BYD em seu complexo automotivo baiano. O montante, inicialmente de R\$ 3 bi, quase dobrou.

Também em março, o grupo firmou uma parceria com a Raízen para a implantação de nove centrais de energia solar no país, das quais quatro no Nordeste. Além disso, lançou, com divulgação ostensiva, sua linha de carregadores para veículos elétricos.

Até o momento, as operações da BYD no país – entre instaladas, em implantação e previstas – incluem a mineração de lítio, painéis fotovoltaicos, energia solar, produção de veículos, fabricação de baterias, carregadores (para os mercados residencial e público) e hubs de recarga (em parceria com a Shell e Raízen), entre outras atividades.

Com isso, o conglomerado asiático faz valer o seu modelo agressivo, verticalizado e focado em diversas soluções sustentáveis, no qual a mobilidade elétrica é apenas um entre diversos negócios.

Saiba quem é a BYD

A Build Your Dreams, que começou sua história em 1995 como uma pequena empresa de baterias para smartphones. Atualmente, depois de várias expansões dos negócios ao longo das últimas décadas, o grupo lidera o ranking mundial de carros elétricos, graças, principalmente a sua política de preços abaixo da concorrência.

Com isso, a BYD deu uma contribuição decisiva para que a China desbancasse o Japão e assumisse o número um entre os países fabricantes de veículos elétrificados.

A BYD entrou no mercado brasileiro em 2013. Inaugurou, em 2015, uma planta de ônibus 100% elétricos, em Campinas (SP), onde também abriu, em 2017, uma fábrica de módulos fotovoltaicos.

Atualmente, a montadora está dedicada ao seu projeto mais ousado no país: a construção de um complexo nas antigas instalações da Ford, em Camaçari.

O parque automotivo terá três fábricas, que irão produzir chassis de ônibus, caminhões elétricos, veículos de passeio elétricos e híbridos, além de processar lítio e ferro fosfato.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 15/04/2024

INDÚSTRIA DO NORDESTE: SAIBA 4 ESTADOS EM QUE SETOR CRESCEU ACIMA DO BRASIL

O crescimento registrado em 4 estados do Nordeste superou a média nacional. Apenas uma unidade da federação teve desempenho negativo na região

Por Fernando Ítalo



***Indústria do Nordeste: setor de combustíveis salvou a produção industrial do Rio Grande do Norte em fevereiro/Foto: RPCC/Divulgação
*Com IBGE e Governo de Pernambuco***

Na indústria do Nordeste, quatro estados superaram o desempenho nacional na produção física mensal de fevereiro deste ano comparada a igual período de 2022. O Rio Grande do Norte (67,3%) liderou a expansão, com o maior salto em todo o país. Em seguida, no recorte regional, aparecem Ceará (14,3%), Bahia (6,1%) e Pernambuco (5,3%). Todas essas taxas ficaram acima da média do Brasil (5%) e da região (2,8%).

Entre as 15 áreas analisadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística na Pesquisa Indústria Mensal (PIM), apenas uma unidade da federação registrou queda no Nordeste: o Maranhão (-0,5%).

No Rio Grande do Norte, o crescimento foi influenciado, principalmente, pelo comportamento positivo observado no setor de coque, produtos derivados do petróleo e biocombustíveis (óleo diesel e gasolina automotiva), que dispararam 90%.

O setor de vestuário teve uma oscilação positiva modesta (0,4%, praticamente estabilidade). Já a indústria extrativa recuou 12,2%. A área de alimentos teve queda de 10,8%.

“A expansão da produção física é bastante expressiva no estado e pode ser explicada pela baixa base de comparação em 2023. Isso aliado ao setor de derivados, foi o que mais determinou a performance da indústria potiguar, principalmente com aumento nos segmentos de óleo diesel e gasolina automotiva”, explica o analista da PIM Regional, Bernardo Almeida.

Calçados lideram crescimento do CE na indústria do Nordeste

No Ceará, o resultado reflete especialmente o comportamento positivo nos segmentos de produtos de couro e calçados (7,4%) e vestuário (4,9%). Outros setores importantes para a indústria estadual também registraram alta, a exemplo de bebidas (1,8%), refino e biocombustíveis (1,4%) e produtos de metal (1,3%).

Na indústria do Nordeste, BA tem 2º mês de recuperação

Depois de um ciclo de dificuldades, o setor fabril da Bahia mostra reação pelo segundo mês consecutivo (em janeiro, houve expansão de 8%).

Na comparação fevereiro 2024/fevereiro 2023, as maiores influências positivas vieram de refino e biocombustíveis (2,6%), indústrias extrativas (2,2%), alimentos (1,1%) e borracha e plástico (1%). Houve crescimento ou estabilidade em nove dos 11 segmentos analisados nessa edição da PIM no estado. Os recuos aconteceram em metalurgia (-2%) e minerais não-metálicos (-0,2%).

No bimestre janeiro/fevereiro de 2024, as indústrias baianas têm um incremento na produção de 7,1%. Mas, no acumulado de 12 meses, o resultado ainda é modesto, com uma variação positiva de apenas 0,6%, que reflete o desempenho fraco do setor em 2023. Na passagem mês a mês, a área fabril do estado cresceu 1,8% entre janeiro para fevereiro e 1,9% entre janeiro e dezembro de 2023.

Indústria do Nordeste: setor automotivo lidera em PE

Em Pernambuco, o desempenho da área fabril na comparação fevereiro 2024/fevereiro 2023 foi positivo em 11 dos 12 segmentos avaliados pelo IBGE nessa edição da pesquisa.

A alta foi liderada por veículos automotores (1,8%), máquinas, aparelhos e materiais elétricos (0,8%) e outros transportes (0,6%). Os produtos de metal, por sua vez, representaram a única oscilação negativa (-0,6%).

“Estamos animados com os números da produção industrial de fevereiro, porém, mais do que nunca, comprometidos com as mudanças, transformações e os investimentos do governo do estado para melhorar o ambiente de negócios e a infraestrutura oferecidos em Pernambuco para que o setor fabril possa produzir cada vez mais no estado”, afirma o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti.

Fonte: Mercos Shipping Marítima Ltda

Data: 15/04/2024

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO GENTE COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IA) AMPLIA DIÁLOGO COM SEU PÚBLICO

Editorial Portogente

*Toda tecnologia gradualmente cria um ambiente humano totalmente novo.
(Marshall McLuhan)*



Cooperando para um mundo mais ágil, Portogente aprimora o seu papel de bem informar. Amplia o diálogo com seu público, impulsionado com Inteligência Artificial (IA). Assim, promover conectividade dos setores da movimentação de mercadorias e pessoas; produtores, consumidores, fornecedores, transportadores e investidores, no Brasil e no mundo, para atingir resultados e fomentar progresso e união propostos no seu objetivo.

Imagem: MEGALU

Veja mais: Senador Giordano atira lama no Porto de Santos e resvala no Senado Federal.



<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115882-senador-giordano-atira-lama-no-porto-de-santos-e-resvala-no-senado-federal>

Trazer à luz e revelar cenários de influência e controle político, como tema de debate amplo, através da IA, acelera a inteligência das coisas e das ações necessárias para prospectar oportunidades e negócios. O Porto de Santos vivencia um momento de disponibilidade de verbas e determinação governamental que favorecem o avanço. Entretanto, os resultados almejados, sem sombra de dúvida, não serão alcançados com lideranças sem competência e com tantos ruídos não republicanos.

Veja mais: IA conecta Condomínios Logísticos e o novo tempo do comércio global.

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115884-ia-conecta-condominios-logisticos-e-o-novo-tempo-do-comercio-global>

Vivemos um mundo exigente de entendimento das coisas, indispensáveis ao seu uso; bem como das ações, para a sua legitimação. Para entender essa nova realidade, basta visualizar a turbulência econômica e social que se percebe no horizonte mundial, como consequência da IA, “como força criativa e destruidora, ao mesmo tempo”, nas palavras do inventor dessa tecnologia. E conclui: “isto incluirá reformas pragmáticas na forma como concebemos o desenvolvimento, a privacidade e a governança”.

Veja mais: Porto de Santos sob risco de explosão ameaça a cidade

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115876-porto-de-santos-sob-risco-de-explosao-ameaca-a-cidade>

Decerto, Portogente assume esse compromisso de desenvolver um senso de controle no uso dessa tecnologia que está em rápida aceleração, no sentido de buscar resultados favoráveis e consonantes com às efetivas práticas ESG (Ambiental, Social e Governança - na sigla em inglês), uma pauta global ainda com muito a aprimorar na sua prática. Ampliar o diálogo humano e a unidade humana é um propósito de construir um mundo mais solidário na produção e distribuição.

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>

Ao levar em conta as preferências detalhadas do seu público e com a IA, o portal da web Portogente colhe dados estratégicos e aprimora o seu amplo papel. Como plataforma digital, no processo de compartilhamento e de busca, evolui o seu alcance na fantástica rede da Internet global, em 58 idiomas, conectando o físico e o digital. Agora, utilizando a Inteligência Artificial, cria uma cultura de relacionamentos que cruza fronteiras globais com produtividade.

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>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/04/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – JUSTA COMPENSAÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A aprovação, pela Comissão de Infraestrutura do Senado, do projeto de lei que autoriza a União a compensar os municípios próximos afetados pela atividade portuária, representa um avanço significativo na busca por soluções que possam mitigar os impactos negativos da atividade portuária



nas cidades onde terminais estão instalados e nas regiões dos complexos marítimos. Essa iniciativa reconhece a necessidade de promover uma distribuição mais equitativa dos recursos gerados pelos empreendimentos portuários, de forma a impulsionar o desenvolvimento econômico das comunidades afetadas.

O texto do projeto, proposto pelo senador Flávio Arns (PSB-PR), estabelece que parte da receita líquida dos portos poderá ser destinada aos municípios próximos, levando em consideração suas particularidades regionais e locais. Esses recursos poderão ser direcionados para obras complementares que visem ao melhoramento, à ampliação da capacidade, à conservação e à sinalização das rodovias afetadas pelo intenso tráfego de veículos de carga vindos ou com destino a portos.

A emenda apresentada pelo relator ad hoc, Laércio Oliveira (PP-SE), reforça ainda mais o alcance e a eficácia do projeto, permitindo que os estados delegados destinem até 1,5% da receita auferida no objeto da delegação para fins de compensação dos municípios impactados.

É crucial que o projeto de lei avance em sua tramitação no Congresso de forma célere, sendo aprovado pela Comissão de Assuntos Econômicos e pelo plenário. Essa medida é fundamental para garantir que as comunidades afetadas pela atividade portuária recebam a devida compensação pelos impactos negativos enfrentados, promovendo assim uma distribuição mais justa e equilibrada dos benefícios gerados pelo setor portuário.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/04/2024*

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

A PROPOSTA DA VALE 1

As negociações entre a Vale e o Ministério dos Transportes, sobre a renovação antecipada dos contratos de concessão das estradas de ferro Carajás (EFC) e Vitória-Minas (EFVM), firmados com a mineradora, devem avançar nesta semana. No final da semana passada, o ministro Renan Filho (MDB) afirmou que havia recebido, há quase 15 dias, uma proposta formal da companhia sobre o valor adicional a ser pago à União pelas outorgas das duas linhas férreas. Ele disse que a oferta foi “boa” e defende que o Governo “faça um esforço”.

A PROPOSTA DA VALE 2

Segundo Renan Filho, “a proposta foi boa. Na minha visão, acho que o Governo deveria fazer um esforço no sentido de encontrar um caminho”. E complementou: “o problema é que a proposta de pagamento tem um espaçamento no prazo. Mas as obras ferroviárias também. E esse prazo não dialoga diretamente com os desafios de governos”.

A PROPOSTA DA VALE 3

Os recursos obtidos com essa negociação serão destinados a investimentos que o Governo planeja fazer no setor ferroviário e que serão reunidos no Plano Nacional de Ferrovias, a ser anunciado por Renan Filho ainda neste mês. Segundo o ministro, o valor a ser pago pela Vale representará a maioria das verbas que serão utilizadas nas ações do plano, que vão somar aportes de R\$ 20 bilhões. O plano será formado por projetos de parcerias público-privadas (PPPs), que serão leiloadas e terão como vencedoras as empresas que oferecerem o maior desconto ao gasto público nesses empreendimentos.

CIDADE MARAVILHOSA

O Rio de Janeiro vai sediar o maior evento da Organização Mundial das Aduanas (OMA), o World Customs Organization's Technology Conference & Exhibition 2024, que ocorrerá de 12 a 14 de novembro. O objetivo do evento, segundo a organização, é explorar como a inovação e a tecnologia podem apoiar as alfândegas em suas funções de facilitação do comércio internacional, proteção da



sociedade e arrecadação de receitas, “ao mesmo tempo em que colocam as pessoas no centro do processo de transformação digital”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/04/2024

NACIONAL - NOVA ESTIMATIVA DA SAFRA DE GRÃOS 2023/24 APONTA REDUÇÃO DE 8%

Dados do Conab indicam que serão colhidas 25 milhões de toneladas a menos do que na temporada anterior

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A mais recente estimativa da safra de grãos para 2023/2024, divulgada pela Conab, indica que a produção total de grãos no Brasil deve alcançar 294,1 milhões de toneladas (Foto: Divulgação)

A mais recente estimativa da safra de grãos para 2023/2024, divulgada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) no último dia 11, indica que a produção total de grãos no Brasil deve alcançar 294,1 milhões de toneladas. Isso representa uma diminuição de 8% em relação à temporada anterior, equivalente a 25,7 milhões de toneladas a menos a serem colhidas.

Apesar da área cultivada permanecer estável, estimada em 78,53 milhões de hectares, a redução na produção é atribuída principalmente à forte influência do fenômeno El Niño, que afetou negativamente o plantio e o desenvolvimento das lavouras em todo o país durante 2023. Isso resultou numa queda na produtividade média, de 4.072 quilos por hectare para 3.744 kg/ha.

À medida que a colheita da primeira safra de culturas chega à fase final, a atenção agora se volta para as safras de segunda e terceira e para as culturas de inverno. O comportamento climático continua sendo um fator determinante para o desempenho final deste ciclo. Em comparação com a previsão anterior da Conab, divulgada no início de março, houve uma redução na produção total de 1,52 milhão de toneladas, com as maiores quedas registradas no milho, com 1,79 milhão de toneladas, e na soja, com 336,7 mil toneladas. Por outro lado, há perspectivas de aumento na produção de arroz, algodão, gergelim, sorgo e, principalmente, feijão em relação ao último levantamento.

Com a colheita avançada nos principais estados produtores, atingindo cerca de 76,4% da área cultivada no país, a estimativa para a produção de soja é de 146,52 milhões de toneladas, uma redução de 5,2% em relação à safra anterior. Essa diminuição é atribuída à escassez de chuvas e às temperaturas acima da média no Centro-Oeste e Sudeste, o que causou atrasos no plantio e perdas na produtividade.

Milho

O milho, principal cultura da segunda safra, tem uma produção total estimada em 110,96 milhões de toneladas. De acordo com o Progresso de Safra publicado pela Conab nesta semana, a colheita da primeira safra do cereal, com uma produção esperada de 23,36 milhões de toneladas, atingiu 51% da área cultivada. A semeadura da segunda safra está praticamente concluída. Em estados como Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais, a maioria das lavouras está bem desenvolvida. No entanto, em Mato Grosso do Sul e no Paraná, a redução das chuvas em março causou estresse hídrico em várias áreas, afetando seu potencial produtivo. Nas demais regiões produtoras, apesar do atraso no plantio, as lavouras estão se desenvolvendo bem. A estimativa para a segunda safra de milho é de 85,62 milhões de toneladas.

Feijão

Para o feijão, que tem três ciclos de cultivo durante a temporada, espera-se um aumento de 18,4% na produção da segunda safra, com uma colheita estimada em 1,5 milhão de toneladas. Esse desempenho positivo contribui para o abastecimento interno de um produto importante para os brasileiros, já que a produção total de feijão é estimada em 3,2 milhões de toneladas. Também há sinais de recuperação na produção de arroz. Com uma área de plantio estimada em 1,5 milhão de

hectares, 4,4% maior que na safra anterior, espera-se uma produção de 10,57 milhões de toneladas, um aumento de 5,3% em relação ao ciclo anterior.

Algodão

A área cultivada com algodão também está em crescimento, passando de 1,7 milhão de hectares para 1,9 milhão de hectares, principalmente devido às boas perspectivas de mercado. As condições climáticas continuam favoráveis às lavouras, e estima-se uma colheita de cerca de 3,6 milhões de toneladas de algodão, um aumento de 13,4%. Quanto ao trigo, a estimativa atual é de uma produção de 9,73 milhões de toneladas.

Mercado

Neste levantamento, a Conab ajustou as estimativas de exportação de milho para a safra 2023/24, devido à redução na produção total do cereal. A nova expectativa é de um volume de 31 milhões de toneladas embarcadas, 43,3% a menos que no ciclo anterior. O consumo interno de milho é projetado em cerca de 84 milhões de toneladas. Com o aumento na produção de feijão, espera-se um incremento nos estoques do produto. Para o arroz, as projeções de suprimento permanecem praticamente estáveis, com um aumento no consumo nacional para 10,5 milhões de toneladas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/04/2024

NACIONAL - IBI INICIA DESNACIONALIZAÇÃO DAS PAUTAS DE INFRAESTRUTURA NO LEGISLATIVO

Iniciativa foi anunciada durante o Pernambuco Day, evento promovido pelo instituto

Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redebenews.com.br



O Pernambuco Day, realizado no dia 11, foi o primeiro da série que vai discutir as demandas de infraestrutura dos estados brasileiros e teve a participação do ministro Silvío Costa Filho (Foto: Divulgação/Carlos Moura)

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) promoveu na última quarta-feira, 10, o Pernambuco Day. O evento foi o primeiro da série que vai discutir as demandas de infraestrutura dos estados brasileiros. A ocasião contou com a participação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa

Filho, e com autoridades e representantes do setor aeroportuário de Pernambuco.

O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA), Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), ressaltou a importância do evento para desnacionalizar a discussão sobre a infraestrutura brasileira.

“Nessa missão do instituto (IBI) e da Frente Parlamentar, (...) a nossa meta é realizar eventos por estado. Cada estado tem o seu planejamento estratégico, a sua agenda de prioridades setor portuário e aeroportuário, e a ideia é aproximar as autoridades do Governo Federal”, afirmou o deputado.

No evento, um protocolo de intenções foi assinado para viabilizar a parceria do IBI com a FPPA para elaborar estudos em apoio às pautas prioritárias do setor em Pernambuco. A ideia é que a Frente Parlamentar leve ao Congresso Nacional prováveis demandas do setor como Projeto de Lei (PL), por exemplo.

O ministro Silvío Costa Filho destacou que o Porto de Suape e outros empreendimentos de Pernambuco não fortalecem apenas o estado, mas toda a região Nordeste e, conseqüentemente, o

Brasil. Para ele, é importante pensar nas obras estaduais para o fortalecimento do país. “A gente sabe a importância de Suape para nossa economia e que não é uma vitória de um governador. Suape é um ativo do nosso estado”, afirmou, reforçando a importância nacional do terminal.

“Na década de 1980, o Porto de Santos detinha 50% das importações e exportações do Brasil. Na década de 1990, o percentual desceu para 40%. Em 2023, chegou a 32%. Isso significa que outros portos cresceram, mas ainda precisamos avançar muito no setor (...) Precisamos avançar em Pernambuco com obras na BRs 423 e 104, com a duplicação da BR-232, além de destravar o Arco Metropolitano e retomar obras da Transnordestina”, completou Silvio Costa Filho.

O diretor-presidente do IBI, Mário Povia, também ressaltou que o evento é importante para aproximar as pautas regionais do Governo Federal. Para ele, a iniciativa vai ajudar a derrubar entraves como a burocracia, por exemplo. De acordo com ele, um investimento portuário leva em média três anos para aprovação, o que afasta investidores que acabam apostando em outros países.

Também estiveram presentes no evento o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, representantes das empresas Agemar, Maersk, Tecon Suape e Dislub Equador.

“Nós, da Maersk e APM Terminals, valorizamos iniciativas como esta promovida pela FPPA e pelo IBI. Acreditamos que debates como este são essenciais para fomentar discussões de alto nível e fortalecer o ambiente de negócios do nosso setor, impulsionando investimentos e melhorias nas áreas portuária e de infraestrutura do Brasil e, neste caso, mais especificamente na região Nordeste”, destacou Danilo Veras, representante da Pulic Affairs, do Grupo Maersk para a América Latina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/04/2024

NACIONAL - CI APROVA REPASSE PARA CIDADES AFETADAS POR ATIVIDADE PORTUÁRIA

Projeto de Lei diz que recursos de compensação vão levar em conta as características regionais e locais dos municípios

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



Os estados poderão receber recursos de compensação de uma parte da receita líquida dos empreendimentos, os quais serão destinados para impulsionar a economia das cidades afetadas pelos portos (Foto: Divulgação)

A Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado Federal aprovou na terça-feira, dia 9, o Projeto de Lei (PL) que autoriza a União a compensar os municípios próximos afetados pela atividade portuária.

Segundo o texto do senador Flávio Arns (PSB-PR), os estados poderão receber recursos de compensação de uma parte da receita líquida dos empreendimentos, os quais serão destinados para impulsionar a economia das cidades afetadas pelos portos, levando em conta suas características regionais e locais.

A matéria modifica a Lei de 1996, a qual restringe a aplicação das receitas portuárias ao local onde os portos estão instalados, impedindo assim o uso dos recursos para compensar territórios vizinhos.

O PL foi lido pelo relator ad hoc, Laércio Oliveira (PP-SE), que apresentou uma emenda ao projeto. “A receita auferida será aplicada em obras complementares no melhoramento, na ampliação da capacidade, na conservação e sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso, ou nos portos que lhe derem origem. No caso dos portos delegados a estados, estes poderão cobrar até 1,5% da receita auferida no objeto da delegação para fins de compensação de municípios afetados pela atividade”, explicou.

O PL agora será analisado pela Comissão de Assuntos Econômicos antes de ser votado em plenário.

Nova Frente Parlamentar

A Comissão de Infraestrutura também aprovou o projeto de resolução do Senado que cria a Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aéreo Nacional. Segundo a matéria, o segmento é importante para o desenvolvimento regional e para a integração nacional, razão pela qual deve receber fomento e tratamento prioritário pelo poder público.

“Você ter um transporte aéreo forte significa melhorar turismo, mais empregos, mais apoio, por exemplo o aeromédico e tudo mais. Sem dúvida nenhuma é uma frente que precisa ser desenvolvida com apoio de muitos senadores de muitos lugares do país”, afirmou o autor, senador Astronauta Marcos Pontes (PL-SP).

O texto segue para a Comissão Diretora do Senado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/04/2024

REGIÃO SUL – APÓS AUTORIZAÇÃO DA ANTAQ, PORTO DE ARROIO DO SAL AGUARDA LICENÇAS

Avo terá investimento total de R\$ 6 bilhões e capacidade para movimentar 53 milhões de toneladas por ano

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Após a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizar, no último dia 9, a construção do Porto de Arroio do Sal (RS), a DTA Engenharia, empresa responsável pela obra, vai se concentrar no Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/ RIMA) junto ao Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis).

Os estudos estão sendo conduzidos há mais de um ano, sendo necessário cumprir o rito ordinário, que inclui audiências públicas e as emissões das licenças Prévia e de Instalação (LP e LI). Finalizadas estas etapas, o próximo passo é o início da construção do complexo para posterior entrada em operação. A previsão é de que o empreendimento seja entregue em 2026, quando começará a receber os primeiros navios.

“A liberação pela Antaq é um passo muito importante pois reconhece a necessidade desse porto, sua localização, e que está em consonância com a política de desenvolvimento logístico do Governo Federal”, destacou o presidente da DTA, João Acácio Gomes de Oliveira Neto.

Quando se trata do cronograma de obras, ele destaca que já foram realizadas dezenas de levantamentos nos meios físico, biótico e sócio ambiental, além do projeto básico de engenharia e

estudos específicos para a elaboração do EIA/Rima, em atendimento ao Termo de Referência (TR) do Ibama.

Em meio ao cumprimento das fases que antecedem o início das obras, a DTA também segue com a negociação de contratos com empresas interessadas no projeto. Já são seis memorandos de entendimento assinados com empresas que representam 30% das cargas do Porto de Arroio do Sal, segundo a companhia.

A construção do porto em Arroio do Sal conta com um investimento total de R\$6 bilhões e o avo terá capacidade para movimentar 53 milhões de toneladas por ano, praticamente o dobro do Porto de Rio Grande.

O projeto contempla dez berços para atracação de grandes navios, sendo oito para contêineres, granéis sólidos, líquidos e gás e dois para transatlânticos. Dessa forma, além do escoamento de produtos e da movimentação de cargas no porto, ele servirá como impulsionador do mercado turístico no estado do Rio Grande do Sul após a sua finalização nos próximos anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/04/2024

MERCOSUL - OBRAS NA PONTE BIOCEÂNICA BEIRAM OS 50%, DIZ GOVERNO PARAGUAIO

Via vai conectar as cidades de Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul, e Carmelo Peralta, no país vizinho

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



As fundações estão agora completamente instaladas, e o progresso é evidente tanto nos dois pilares principais quanto no tabuleiro dos viadutos de acesso da Ponte Bioceânica (Foto: Divulgação/MOPC)

A Ponte Bioceânica, que ligará as cidades de Porto Murtinho em Mato Grosso do Sul, e Carmelo Peralta, no Paraguai, está praticamente na metade de seu processo de construção, segundo informou o Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai (MOPC). A obra é considerada o principal elo da Rota Bioceânica, a megaestrada que irá conectar os oceanos Atlântico e Pacífico passando por quatro países: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

As fundações estão agora completamente instaladas, e o progresso é evidente tanto nos dois pilares principais quanto no tabuleiro dos viadutos de acesso da Ponte Bioceânica.

No Paraguai, esta estrutura terá uma extensão de cerca de 1.294 metros, dividida em três seções: dois trechos compreenderão os viadutos de acesso em ambas as margens do Rio Paraguai, enquanto um será dedicado à porção estaiada, com 632 metros de comprimento, incluindo um vão central de 350 metros.

O governo paraguaio enxerga neste megaprojeto uma oportunidade para uma melhoria substancial na infraestrutura física e na integração regional com o Brasil. A ponte promete facilitar o tráfego transfronteiriço e agilizar os procedimentos aduaneiros, contribuindo assim para uma eficiência logística aprimorada e uma maior competitividade econômica. A construção está sob a supervisão do MOPC e conta com financiamento da Itaipu Binacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/04/2024

REGIÃO NORDESTE - TECMAR INVESTE R\$ 66,2 MI EM EXPANSÃO DE FROTA E UNIDADES DE NEGÓCIO

Empresa do Grupo Log-In quer aumentar capacidade de transporte rodoviário de cargas
Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O recurso é estratégico e visa aprimorar a capacidade de transporte da empresa, que atualmente conta com uma frota de 1.300 veículos próprios. Divulgação

A Tecmar Transporte & Logística, do Grupo Log-In, anunciou um investimento de R\$ 66,2 milhões para impulsionar sua operação e expandir suas atividades. O recurso é estratégico e visa aprimorar a capacidade de transporte da empresa, que atualmente conta com uma frota de 1.300 veículos próprios. Com o montante, a Tecmar adquiriu 82 caminhões e 100 implementos, que consistem em carretas porta containers.

O investimento realizado pela companhia marca ainda o lançamento de duas novas unidades de negócio de transporte de contêineres. Uma delas está localizada em Cabo de Santo Agostinho (PE), atendendo à região Nordeste, enquanto a outra está situada em Itajaí (SC), para atender as demandas da região Sul do país.

O movimento vem na esteira da aquisição da empresa de transporte rodoviário Oliva Pinto, em 2022, com uma operação especializada em transporte de contêineres com forte presença em Manaus, que contou com um investimento de aproximadamente R\$ 100 milhões. Além disso, o plano acompanha a estratégia adotada na unidade de negócios em Santos (SP), que somente em 2023 movimentou 7.200 contêineres atuando de forma conjunta com a Cabotagem.

De acordo com o Diretor Executivo da Tecmar, Maurício Alvarenga, com o investimento, a companhia aumenta a capacidade de transferência rodoviária de cargas fracionadas entre as filiais e expande presença no mercado de logística multimodal, oferecendo soluções eficientes para o transporte de contêineres. “Nosso objetivo é servir o mercado em geral, oferecendo um serviço de alta qualidade e que não apenas atenda, mas supere as expectativas de nossos clientes e do segmento como um todo”, explica.

Alvarenga cita ainda que a novidade ampliará a capacidade do transporte de carga fracionada. “Essa estratégia irá atender às necessidades de nossos clientes em diversas áreas, contribuindo para um serviço mais abrangente e eficaz. Queremos disponibilizar, cada vez mais, soluções inovadoras envolvendo a multimodalidade, possibilitando o transporte de carga fracionada utilizando a Rodo-Cabotagem por meio da Tecmar”, completa o executivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/04/2024

REGIÃO SUDESTE - LOTE LITORAL PAULISTA VAI A LEILÃO NESTA TERÇA-FEIRA NA B3

Com investimento de R\$ 4,3 bilhões, concessão deve gerar 24 mil novos postos de trabalhos, entre diretos e indiretos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Lote Litoral Paulista de Rodovias abrange trechos cruciais das rodovias SP-055 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP-098 (Mogi-Dutra), e SP-098 (Mogi-Bertioga), totalizando aproximadamente 214 quilômetros de extensão. Divulgação/Governo de SP

O Governo do Estado de São Paulo promove, nesta terça-feira (16), às 10h na B3, em São Paulo, o leilão do Lote Litoral Paulista de Rodovias, que abrange trechos cruciais das rodovias SP-055 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP-098 (Mogi-Dutra), e SP-098 (Mogi-Bertioga), totalizando aproximadamente 214 quilômetros de extensão.

Estas rodovias desempenham um papel fundamental no acesso a destinos turísticos populares, bem como na movimentação econômica e logística da região litorânea de São Paulo. Para o governo, o pregão representa uma oportunidade para investidores interessados em participar do desenvolvimento e modernização das rodovias estratégicas que conectam as cidades litorâneas e regiões turísticas do estado.

Os serviços concedidos à iniciativa privada são de operação, manutenção e realização de investimentos nas rodovias que integram o lote. O modelo será uma parceria público-privada (PPP), que prevê a outorga de serviços públicos em que há cobrança de tarifa dos usuários e a aplicação de recursos por parte do Estado em forma de contraprestação.

O parceiro privado ficará responsável por promover melhorias na infraestrutura rodoviária, como: duplicação, ampliação de vias, acessos, melhorias em dispositivos de acesso e retorno, obras de infraestrutura viária, além de serviços como atendimento por equipes de socorro mecânico, guincho, primeiros socorros e monitoramento das rodovias por sistemas de câmeras, entre outras intervenções que garantam qualidade as rodovias e maior segurança ao usuário.

Serão mais de 90 quilômetros de duplicações, 10 quilômetros de faixas de ultrapassagem e 47 quilômetros de acostamentos, construção de 73 quilômetros de ciclovias e 27 novas passarelas para passagens de pedestres. A rodovia vai oferecer pedágios Free Flow, sistema que permite que motoristas trafeguem sem a necessidade de parar em praças físicas de pedágio.

“Esse leilão representa um marco significativo no desenvolvimento da infraestrutura rodoviária estadual. Com investimentos previstos em R\$ 4,3 bilhões e geração de emprego estimada em mais de 24 mil novos postos de trabalho, entre diretos e indiretos, o projeto não apenas moderniza nossas rodovias, mas também impulsiona o crescimento econômico e a qualidade de vida em toda a região litorânea e grande São Paulo”, afirma Milton Persoli, Diretor Geral da Artesp.

O projeto é parte integrante da política de investimentos em infraestrutura do governo estadual, que visa promover o desenvolvimento econômico e social em São Paulo.

O leilão é o segundo de uma lista com mais 11 projetos que serão concedidos pelo governo estadual ao longo de 2024.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/04/2024

INTERNACIONAL - IRÃ APREENDE NAVIO QUE DIZ SER DE ISRAEL

Helicóptero da Guarda Revolucionária Iraniana abordou a embarcação neste sábado (13) no Estreito de Ormuz

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Um navio de carga português foi apreendido pela Guarda Revolucionária Iraniana neste sábado (13), no Estreito de Ormuz, por estar "ligado a Israel", segundo os soldados. Divulgação/AFP

Um navio de carga português foi apreendido pela Guarda Revolucionária Iraniana neste sábado (13), no Estreito de Ormuz, por estar "ligado a Israel", segundo a mídia estatal IRNA.

A embarcação, chamada MSC Aries, foi abordada por um helicóptero das forças especiais da Marinha da Guarda Revolucionária e levada para águas territoriais do Irã.

A MSC confirmou a apreensão e disse que trabalha com as autoridades competentes para o regresso seguro do navio e dos 25 tripulantes a bordo.

O ministro das Relações Exteriores de Israel, Israel Katz, disse em sua rede social que o Teerã "pratica pirataria" e deveria ser sancionado por isso. "O regime do aiatolá de Khamenei é um regime criminoso que apoia os crimes do Hamas e que está conduzindo uma operação pirata que viola o direito internacional", disse Katz no X.

Ele também apelou à União Europeia e ao mundo "que declarem imediatamente o corpo da Guarda Revolucionária Iraniana como uma organização terrorista e para que sancionem agora o Irã".

Daniel Hagari, porta-voz militar de Israel, disse que "o Irã sofrerá as consequências por escolher agravar ainda mais esta situação".

Tensão

A apreensão do navio ocorre em meio ao aumento da tensão entre Irã e Israel. A crise começou depois que autoridades iranianas acusaram Israel de um bombardeio ao consulado do país na Síria, que matou um comandante e seis oficiais da Guarda Revolucionária Iraniana -o governo israelense não assumiu a autoria.

Os Estados Unidos posicionaram navios de guerra para proteger Israel e o presidente americano Joe Biden disse que uma retaliação ao bombardeio pode acontecer "em breve". Biden ainda garantiu que Washington vai proteger Israel caso o governo iraniano decida atacar.

Outros países como França, Reino Unido, Alemanha e Rússia pediram aos cidadãos que evitem viagens para a região, por precaução.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - UMA VIDA QUE SÓ SERVE PARA MIM, MAS, SE AJUDAR ... É SUA



HUDSON CARVALHO

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

“I travelled each and every highway (Eu viajei por toda e qualquer estrada)

And more, much more than this (E mais, muito mais que isso)

I did it my way (Eu fiz isso do meu jeito)”

Trecho de MY WAY, canção composta por Claude François, Jacques Revaux e Paul Anka, sucesso na voz do lendário Frank Sinatra

Antes de entrarmos no texto em si, um reparo ao grande Francis Albert Sinatra: fiz e ainda faço. Aliás, ainda há muito a fazer.

Também é verdade que quanto mais você vive, mais as pessoas esperam que você acerte nas decisões que toma e nos caminhos que trilha. Por isso, gostam de ouvir-nos, na esperança que tenhamos o “caminho das pedras”.

Sinto dizer. Não existem aquelas palavras mágicas que tornam a vida de todos e de qualquer um, mais fáceis e imunes a erros. Minha experiência, com acertos e erros, só serve para mim. O máximo que você pode fazer é comparar a situação que você estiver vivendo com o que fiz, e o resultado que obtive.

Por isso, me incomoda o pedido que atendi dias atrás: falar para um grupo de profissionais de Recursos Humanos, sobre minha carreira. Mas o pedido foi feito por grandes Amigos, que pertencem, como eu, a uma Instituição, mais do que centenária e absolutamente respeitada. Impossível dizer não.

Então, iniciei uma preparação clássica, com slides estruturados com formas, cores e movimentos. De cara, não gostei. Sou minimalista. Gosto de partir de um número, ou de uma palavra, para desenvolver junto com a plateia o caminho que nos leve, juntos, a um resultado que faça sentido para a maioria.

Sem verdades absolutas, nem raciocínios pré concebidos. Nesse grupo, um ponto especial de atenção: não havia nada que eu pudesse dizer e que já não soubessem, portanto, o conteúdo – que era o que estava faltando nos slides bacanas – tinha que superar expectativas.

Assim, troquei tudo por um flip-chart, um pincel e uma conversa intimista, face a face. Uns falando mais, outros menos, pessoas discordando, revisão de conceitos, como é a vida profissional de cada um de nós. E deve ser. Não há crescimento na unanimidade.

Usei com linha mestra de raciocínio, a linha do tempo da minha carreira e o que fui aprendendo em cada lugar por onde passei. Um desafio, pois não estávamos falando de mim, apenas usando o meu caminho para um aprendizado que servisse a todos. Inclusive a mim, que “saquei” muitas coisas sobre as quais não havia compreendido antes.

Para que vocês entendam um pouco melhor do que se tratou, vou tentar reproduzir aqui o que fizemos lá, desde já, sentindo que você que me lê, não tenha a condição de me interromper e contar como aconteceu com você. Seria muito mais rico.



A brincadeira inicial foi escrever no flip, os números 60-40-26. O que seriam? Sessenta anos de idade, quarenta de carreira e vinte e seis no RH. Então não começou sua carreira no RH? Não! Foram doze anos em Engenharia (dois em Banco). Essa passagem Engenharia-RH me deu o primeiro aprendizado, o qual carrego até hoje: GENTE TEM BOTÃO. Explico: meus antigos colegas diziam: “Cuidado! Gente, NÃO tem botão”, querendo dizer que não responderiam a comandos diretos, como as máquinas.

Não é verdade. Todos temos o botão da motivação. Por que fazemos determinadas coisas com mais prazer, dedicação e resultados do que outras? Achar esse “botão” e saber apertá-los da forma e no tempo exige tempo de observação e o real desejo de fazer o melhor pela organização e pelas pessoas que lá estão conosco.

Dessa empresa, onde investi doze anos em Engenharia mais dois em RH parti para cinco anos em Consultoria. Dirigi projetos grandes e – na saída – aprendi como é difícil não ter sobrenome profissional. Fulano da tal Empresa. Você é sozinho e tem que se virar com o que é e tem de recursos. Só.

Dalí para uma grande empresa inglesa de inspeções, testes e certificações. Quando cheguei, só havia uma Divisão, atuando em Óleo e Gás. Montamos mais duas, para atender Agronegócio e Mineração. Contratações em massa, espalhadas por todo o País. Aprendi a respeitar as diferenças regionais desse Brasilão e como elas influenciam no resultado do negócio. Forma de tratar as pessoas, de capacitá-las, de conceder benefícios, de negociar com Sindicatos difíceis.

Em seguida um – hoje – grande Terminal de Contêineres, mas que começou com apenas seis pessoas na Equipe. Tudo por construir. Além da obra em si, que incluía enormes dificuldades ambientais, construir e consolidar relações institucionais e com a comunidade. Aprendi muito rápido a importância do networking e de manter alinhados discurso e prática, sob pena de fazer ruir num instante, a confiança construída com stakeholders, sob enorme sacrifício. Foi também, a primeira oportunidade de planejar, construir e colocar para funcionar um Departamento de Recursos Humanos que dirigi por sete, dos dez anos em que fiquei nessa companhia. Além do trabalho, a gratidão por ter a oportunidade de devolver à Cidade onde nasci, um projeto do qual me orgulho e que proporciona emprego e oportunidade a milhares de pessoal e suas Famílias.

Nos últimos seis anos de volta para Consultoria. Dessa vez a minha própria. Desafiador, fundar e manter o negócio com o dinheiro do próprio bolso. Ou você tem realmente algo de valor para oferecer ao mercado ou está fora. Simples assim.

Entendi também que, com uma Equipe pequena, seria difícil crescer. Foi e está sendo difícil reconhecer que há limites para quase tudo na vida, por mais que haja vontade. Mas entendi também que, se encontrarmos parceiros que além de capacidade técnica tenham – principalmente – os mesmos valores é possível ampliar a ação e crescer. Por isso ELABOREONLINE – Resultados através das pessoas e WISDOM – Gestão Organizacional, caminham juntas. Harmonia técnica e de princípios

Por fim, talvez o maior aprendizado, algo que nem todos gostam: seguir o caminho difícil. Ou: “O que não nos mata, nos fortalece.”.

Sair da zona de conforto, assumir desafios, coloca outra perspectiva dos fatos perante nossos olhos. Somado ao autoconhecimento e ao autodesenvolvimento, nos torna imbatíveis.

Bora escrever a sua própria história?

NÃO EXISTEM AQUELAS PALAVRAS MÁGICAS QUE TORNAM AVIDA DE TODOS E DE QUALQUER UM MAIS FÁCIL E IMUNES A ERROS. MINHA EXPERIÊNCIA, COM ACERTOS E ERROS, SÓ SERVE PARA MIM. O MÁXIMO QUE VOCÊ PODE FAZER É COMPARARASITUAÇÃO QUEVOCÊ ESTIVERVIVENDO COM O QUE FIZ, E O RESULTADO QUE OBTIVE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - O DAY AFTER DA FCA NA BAHIA



WALDECK ORNELAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

opinio@portalbenews.com.br

A Bahia precisa estar preparada e ter uma clara e efetiva estratégia para o dia seguinte à saída da concessionária de sua malha ferroviária tradicional – a SR-7 da antiga Rede Ferroviária Federal. O divórcio foi antecipado pela própria Ferrovia Centro Atlântica (FCA), atual concessionária, quando comunicou ao Ministério dos Transportes que, na renovação antecipada de sua concessão, não deseja manter sob sua gestão qualquer trecho de ferrovia em território baiano. Já vai tarde! Mas é preciso virar a página.

A Bahia vai ficar com uma verdadeira sucata, herança maldita que será preciso reverter no menor lapso de tempo possível. Para isto, é indispensável agir com rapidez para fazer com que este tempo seja realmente mínimo, sob pena de, mesmo depois do desfecho do caso, permanecerem os efeitos nefastos deixados para trás. Para tanto, é preciso planejamento e decisão.

Embasamento técnico não falta. Estudos já foram realizados pela Fundação Dom Cabral, conceituada entidade de consultoria e projetos, primeiro, para a Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM) e, agora, para a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), ambos órgãos e entidades integrantes da estrutura do governo do Estado.

É certo que as decisões são de competência federal, mas nem por isto a Bahia pode – nem deve – omitir-se ou manter-se alheia ao curso dos acontecimentos. Não é possível deixar ao deus-dará questão desta magnitude, e de importância crucial para o presente e futuro da sociedade baiana – Poder Público, classes empresariais, academia, entidades profissionais, imprensa, toda a sociedade. É o interesse de todo o povo baiano que está em jogo!

A disponibilidade de infraestrutura é questão estratégica, de suma importância para o desenvolvimento econômico e social de qualquer área territorial. No caso da Bahia, o isolamento logístico a que estamos relegados – ferrovias, portos e rodovias – compromete as perspectivas, possibilidades e alternativas de desenvolvimento deste importante ente da federação. Não é sem razão que já perdemos uma posição no ranking do PIB dos estados e estamos rolando ladeira abaixo na participação relativa no PIB do Nordeste.

Vamos aos fatos: embora tenha a obrigação de manter as operações da malha ferroviária até 30 de agosto de 2026, a FCA já está se desfazendo dos poucos contratos que ainda tem por aqui, ou seja, está encerrando, imediata e antecipadamente, as suas atividades, independente e antes mesmo da decisão do Governo Federal quanto à renovação antecipada de sua concessão. Isto significa que o cenário tende ainda a se agravar.

Só há uma atitude a ser tomada: precipitar o desfecho, segregando de imediato a malha baiana da concessão vigente para, de pronto, criar as condições jurídico-legais necessárias e indispensáveis para disponibilizar a malha, ou parte dela, para novas soluções. É uma pré-condição. E é o que foi feito no caso da Transnordestina, em relação ao acesso ao Porto de Suape, em Pernambuco. Depende apenas da chamada “vontade política”!

Aliás, observe-se como os pernambucanos agiram com rapidez, mobilizando-se seu governo e a bancada federal, e conseguindo, de imediato, um compromisso político que viesse a preencher



rapidamente a lacuna. É preciso não ter vergonha de copiar esse exemplo de eficiência e de unidade em defesa dos interesses do Estado.

Como já se dispõe dos estudos técnicos, precisa-se agora estabelecer a estratégia a ser seguida para repor, em padrões modernos e atuais, as condições operacionais do sistema ferroviário baiano.

Embora ainda não tenha sido concluída, está em andamento a implantação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), cujo trecho I, de Ilhéus a Caetité, está concedida à Bahia Mineração (Bamin), enquanto o trecho II, de Caetité a Barreiras, tem suas obras a cargo do próprio Governo Federal. Neste momento, o Ministério dos Transportes realiza a licitação de um último lote nesse trecho, o que criará as condições para uma nova concessão. Assim, a Fiol está se tornando realidade inquestionável. Estrada de bitola larga, este passa a ser um novo paradigma para o sistema ferroviário em território baiano.

Para o futuro, deve a Bahia passar a contar com dois grandes eixos ferroviários: o Leste-Oeste que, com a integração Fico-Fiol, se estenderá até o coração do estado de Mato Grosso; e a ligação Sudeste-Nordeste, a ser desenvolvida sobre os destroços da antiga malha da Rede Ferroviária Federal, hoje FCA. Esta é a configuração da nova equação ferroviária baiana. Mas este segundo eixo depende do encaminhamento que vier a ser dado ao espólio da FCA.

Tratando-se de uma malha muito extensa, é inviável retomá-la por inteiro de uma só vez. Será preciso reconstituí-la por partes. Sim, da terra arrasada que nos deixa a FCA só se aproveita o lastro. Será preciso, de fato, construir uma nova ferrovia. E em bitola larga.

A prioridade que se impõe é a reabilitação da antiga Linha Sul, que se estende por 1.154km, de Salvador a Corinto (MG). Ainda assim, trata-se de um desafio de grande porte, sendo recomendável, para torná-la exequível em menor prazo, que sua implementação seja dividida em dois tramos: um de Salvador a Brumado, e outro, de Brumado a Corinto, a serem executados simultaneamente. Brumado é o marco divisório porque aí a Linha Sul cruza com a Fiol, ainda no seu trecho I, cuja conclusão está prevista para 2027.

Esse trecho permite vislumbrar a reintegração da Região Metropolitana de Salvador, do Polo Industrial de Camaçari – o maior do Nordeste – e da Baía de Todos os Santos – o melhor porto natural do País – com o novo sistema ferroviário nacional, uma vez que a Fiol terá seu engate com a Fico em Mara Rosa (GO), no cruzamento com a Ferrovia Norte-Sul, rompendo o isolamento porto-ferroviário do Estado.

Numa perspectiva de mais longo prazo, a Linha Sul tornará possível reativar a articulação ferroviária do Nordeste. Sergipe e Alagoas são estados que precisam do trem baiano para terem ferrovia, chegando a Pernambuco, para integrá-los todos à nova malha ferroviária nacional.

Mas há detalhes importantes a serem observados. E nos detalhes é que mora o perigo. Primeiro, é que não é mais possível fazer uma “meia-sola” na ferrovia pré-existente. Não apenas por seu total estado de degradação, mas também porque toda a nova malha ferroviária nacional é de bitola larga, e a malha antiga é de bitola métrica.

Segundo, a necessidade de constituição de um funding que conte com recursos da indenização devida pela FCA e parcela significativa da outorga a ser paga na renovação antecipada, para custear parte do empreendimento. Ainda que o tempo seja curto, fato é que a VLI, controladora da FCA, almeja a renovação de seus interesses no trecho da malha que serve aos estados do Espírito Santo e de Minas Gerais. O Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais, todo em bitola larga, conta, aliás, com a manutenção da nossa Linha Sul – de Salvador a Corinto.

Terceiro porque, institucionalmente, é preciso avaliar com exatidão qual a melhor opção para a retomada da ferrovia baiana: se o antigo sistema de concessões ou a nova alternativa do regime de autorização, certamente mais atrativo ao setor privado, uma vez que não está sujeito ao pagamento de outorga e tem prazo de 99 anos (nas concessões, o prazo é de 30 anos). No caso de ser adotado

o regime de autorização, a União deverá abrir um chamamento público para que se manifestem os interessados.

É indispensável que sejam criadas as condições para que a União abra, de imediato, ainda em 2024, um chamamento público para toda a Linha Sul, dividida nos dois tramos acima referidos: Salvador-Brumado e Brumado-Corinto. Esta parece ser a alternativa que melhor atende aos interesses nacionais e da Bahia.

Waldeck Ornélas

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

A BAHIA VAI FICAR COM UMA VERDADEIRA SUCATA, HERANÇA MALDITA QUE SERÁ PRECISO REVERTER NO MENOR LAPSO DE TEMPO POSSÍVEL. PARA ISTO, É INDISPENSÁVEL AGIR COM RAPIDEZ PARA FAZER COM QUE ESTE TEMPO SEJA REALMENTE MÍNIMO, SOB PENA DE, MESMO DEPOIS DO DESFECHO DO CASO, PERMANECEREM OS EFEITOS NEFASTOS DEIXADOS PARA TRÁS. PARA TANTO, É PRECISO PLANEJAMENTO E DECISÃO

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

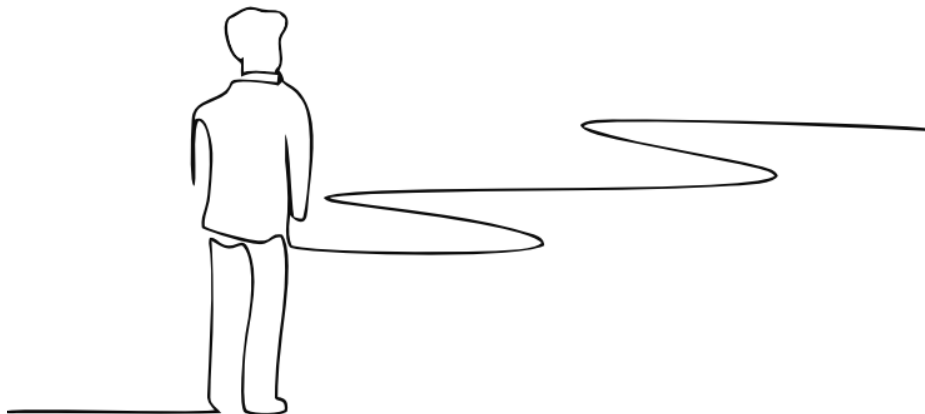
Data: 15/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA – INFRAESTRUTURA - MOBILIDADE URBANA: PESSOAS PRIMEIRO



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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



O propósito das cidades é servir às pessoas e não aos automóveis. Este conceito é fundamental antes de qualquer discussão sobre mobilidade urbana, pois usualmente se delibera sobre os efeitos do trânsito e não suas causas. Enquanto atuarmos de maneira antiquada, seguiremos a obter cidades feias e desumanas. A troca de perspectiva é fundamental na discussão do problema de movimentação de pessoas, para devolvermos o centro das atenções às pessoas, estejam ou não nos automóveis, tenham ou não muito dinheiro.

A cidade é o lugar onde os cidadãos enfrentam seus problemas básicos, pois é nela que moramos, antes de qualquer outra esfera administrativa mais abrangente, como planeta, país ou estado. Se nos sentimos bem onde moramos, temos a chance de desenvolver todas as nossas capacidades. Caso contrário, sempre estaremos irritados e sujeitos a desgastes de toda a sorte, que diminuirão os nossos potenciais pessoais e de comunidade. Criar uma mobilidade cidadã é o primeiro passo para facilitar a participação social – e possibilitar isso é o alicerce da construção de uma política realmente voltada para pessoas.

Os carros são os vilões na movimentação de pessoas, porque eles ocupam muito espaço, transportando poucas pessoas, com pesada contrapartida ambiental e financeira, reduzindo a interação com o ambiente e desumanizando as relações. É claro que sempre haverá um espaço para automóveis, tal qual haverá espaço para calçadas, bicicletas ou drones. E a mobilidade do futuro próximo ainda terá veículos autônomos e voadores. Assim, a integração dos novos conceitos de movimentação de pessoas envolve uma grande diversidade de soluções que devem conviver em harmonia nas cidades.

Em meio à diversidade de formas de movimentação, a tecnologia se torna um elemento indispensável, tanto na concepção das soluções quanto no uso das pessoas em seu cotidiano, quer a cidade esteja pronta ou não para isso. As empresas de tecnologia perceberam esta lacuna e várias delas têm ofertado para as pessoas aplicativos que selecionam as melhores formas de se movimentar nas cidades, em qualquer meio de transporte.

Estamos distantes da discussão do básico na eleição municipal que se avizinha. Se seguirmos com a pauta do século XX, certamente, colheremos resultados do passado. Para evoluirmos ao século XXI, precisaremos começar a colocar na mesa a gestão da mobilidade inteligente, que usa dimensões como: condução conectada, cooperativa e automatizada; tecnologia veicular; mobilidade compartilhada & verde; mobilidade de massa e sob demanda; big data e cibersegurança; IA e aprendizado de máquina; e novos modos de mobilidade. Enquanto não conseguirmos trazer estas questões para o País, seguiremos com movimentos caros em todas as dimensões.

A vida nas cidades é dispendiosa e lenta por causa do trânsito, o que deixa grande parte das pessoas frustrada e sem tempo livre para se desenvolver. Esse descontentamento com o que não têm, cria uma raiva que se reflete nos votos, formando uma estrutura política onde o interesse individual prevalece sobre o resto e onde os carros se tornam objetos de desejo, levando a uma quase escravidão da indústria automobilística, para a renda média brasileira, onde muitas pessoas vivem para comprar e financiar seu carro, quase como vítimas de um sistema de juros altos e de automóveis caros.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/04/2024*



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO GANHA 'FOLGA' DE R\$ 159 BI ATÉ 2026 COM MUDANÇA NAS METAS PARA CONTAS PÚBLICAS

Governo prevê resultado neutro em 2025, ante previsão anterior de superávit de 0,5% do PIB
Por O Globo — Brasília



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

A mudança nas metas de resultado das contas públicas fixadas pelo governo de 2025 e 2026 dará uma “folga fiscal” de R\$ 159,3 bilhões aos cofres federais nos dois últimos anos do governo Lula, segundo as contas do economista Tiago Sbardelotto, da XP Investimentos.

A redução no esforço fiscal no ano que vem será de R\$ 61 bilhões e de R\$ 98,3 bilhões em 2026 com as metas mais frouxas propostas no projeto de Lei de Diretrizes

Orçamentárias (PLDO) de 2025, apresentado nesta segunda-feira pela equipe econômica.

O documento fixa o alvo de 2025 em zero (receitas iguais às despesas), considerando o percentual do Produto Interno Bruto (PIB), e o de 2026 em superávit de 0,25% do PIB, patamares menores do que o que era previsto inicialmente. Ao anunciar o novo arcabouço fiscal, no ano passado, a equipe econômica previa que o país voltaria a ficar no azul nas contas públicas no ano que vem, com superávit de 0,5% do PIB, após zerar o rombo este ano, meta que foi mantida. Para 2026, o alvo inicial era superavitário em 1% do PIB. O objetivo, porém, é fixado a cada ano na PLDO, que define as prioridades para o orçamento da União.

As mudanças na meta fiscal



Entenda mudança nas metas fiscais — Foto: Arte/O Globo

A mudança é mais uma mudança no novo arcabouço fiscal, aprovado em agosto do ano passado, em menos de uma semana. Na última quarta-feira, a Câmara autorizou o governo a antecipar cerca de R\$ 15 bilhões em despesas que inicialmente só poderiam ser liberadas no fim de maio de modo aproveitar o bom momento da arrecadação no primeiro trimestre. O dispositivo, incluído de última hora em um projeto sobre o DPVAT (seguro para vítimas de acidente de trânsito), ainda será votado no Senado. Mas, na prática, são dois sinais negativos sobre o esforço fiscal do governo e a credibilidade das metas estabelecidas.

— É negativo sem dúvida. E abre margem para questionar também as metas dos próximos anos — disse o especialista.

Para Sbardelotto, o governo teve um “choque de realidade” ao fazer as contas de 2025, já que as medidas de aumento de receita adotadas pelo Ministério da Fazenda têm se mostrado menos efetivas e há restrições políticas em elevar “indefinidamente” a tributação, como se vê no cabo de guerra com o Congresso em projetos como o do Programa Emergencial de Retomada do Setor de Serviços (Perse). Mas isso decorre também da própria estratégia de não cortar gastos, segundo o especialista em contas públicas.

— É claro que, para se atingir os objetivos de uma meta fiscal mais alta, o governo seria obrigado a fazer um ajuste também do lado das despesas, enfrentando pautas sensíveis. Mas esse debate nos parece ausente na equipe econômica, salvo por medidas pontuais de economia — argumentou.

As dúvidas sobre a capacidade do governo de atingir as metas fiscais estabelecidas já são de longa data. No mercado financeiro, a aprovação da nova regra fiscal foi avaliada como positiva no geral, mas houve questionamentos sobre a necessidade elevada de novas receitas para fechar as contas. Conforme o Boletim Focus, pesquisa semanal realizada pelo Banco Central com agentes do mercado, a previsão é de déficit primário de 0,70% do PIB este ano, rombo de 0,60% do PIB em 2025 e de 0,50% do PIB em 2026.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/04/2024

GOVERNO PREVÊ SALÁRIO MÍNIMO DE R\$ 1.502 EM 2025

Valor está previsto no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) que será enviado pelo governo nesta segunda-feira

Por Manoel Ventura e Bernardo Lima — Brasília



O presidente Lula sanciona, ao lado do ministro Fernando Haddad, a nova política sobre o salário mínimo. Projeto da lei orçamentária de 2024 será enviado ao Congresso esta semana — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O governo de Luiz Inácio Lula da Silva prevê um salário mínimo de R\$ 1.502 para o ano que vem. Caso confirmado, o valor representará uma alta de 6,52% em relação ao piso atual de R\$ 1.412. O novo número será proposto no Projeto da Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO), que será divulgada nesta tarde.

A projeção de aumento do piso ainda pode sofrer alterações caso a inflação seja maior ou menor do que o previsto pelo governo, ou IBGE faça eventuais revisões no desempenho do PIB de 2023. Uma nova estimativa será enviada pelo governo em agosto.

O aumento é de acordo com o cálculo da política de valorização, nova regra de valorização do salário mínimo. A fórmula leva em conta o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e a inflação calculada no período.

O novo salário mínimo será proposto no PLDO, que dá as bases do Orçamento do ano que vem, está sendo fechado pela equipe econômica e será enviado ao Congresso Nacional pelo Executivo nesta segunda-feira.

A PLDO também deve trazer mudanças nas meta fiscal do ano que vem, que deve ser fixada como zero (ou seja, receitas iguais às despesas). Até então, o governo trabalhava com um superávit de 0,5% para 2025.

Com a mudança na meta, o valor vai de encontro ao que está previsto no arcabouço fiscal, aprovado no ano passado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/04/2024

GOVERNO PREVÊ R\$ 37,3 BI EM REDUÇÃO DE GASTOS ATÉ 2028 COM BENEFÍCIOS PREVIDENCIÁRIOS E PROAGRO

Medidas foram anunciadas dentro da LDO

Por Renan Monteiro e Eliane Oliveira — Brasília



Seguro para o agro será apertado — Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

O governo de Luiz Inácio Lula da Silva estima uma economia potencial de R\$ 37,3 bilhões com revisões na concessão de benefícios previdenciários do INSS e com um aperto na elegibilidade para o Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (Proagro), de estímulos a produtores rurais. O dado foi anunciado nesta segunda-feira como parte do projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025.

Internamente, o Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) fala em “eficiência da gestão” e não em “corte” de gastos. Um dos exemplos citados é a tentativa de evitar judicialização nos pedidos de benefícios da Previdência.

Muitos aposentados recebem valores retroativos e acumulados, após terem ganho de causa na Justiça. Outro exemplo citado é o cruzamento de base de dados, de diferentes órgãos do governo, para verificar a validade dos pedidos que chegam no INSS.

O Ministério da Previdência, de Carlos Lupi, fala em combate às fraudes previdenciárias por meio da Força-Tarefa Previdenciária, em curso e integrada com a Polícia Federal e Ministério Público Federal.

No caso do programa ProAgro, o Conselho Monetário Nacional (CMN) já havia anunciado mudanças no início do mês. A principal foi o enquadramento que passará a valer, a partir de julho, apenas agricultores que faturam até R\$ 270 mil por ano agrícola. Antes, o limite era de até R\$ 335 mil.

Ele é custeado, em parte, com recursos da União.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/04/2024

GOVERNO PREVÊ R\$ 39,6 BILHÕES EM EMENDAS IMPOSITIVAS NO ANO QUE VEM

Valor equivale a 0,39% do PIB

Por Eliane Oliveira — Brasília



Sede do Congresso — Foto: Rubens Gallerani/PR

O projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) anunciado nesta segunda-feira ao Congresso Nacional pelo governo prevê um total de R\$ 39,6 bilhões em emendas impositivas parlamentares (obrigatórias) em 2025, o equivalente a 0,32% do Produto Interno Bruto (PIB).

As emendas em geral se tornaram um instrumento de barganha entre o governo e o Legislativo, que nos últimos anos vem tentando se apoderar cada vez mais dos recursos orçamentários.

Segundo o projeto da LDO, as emendas impositivas aumentarão nos próximos quatro anos. Subirão para R\$ 43,9 bilhões em 2026, R\$ 45,9 bilhões em 2027 e R\$ 48,8 bilhões em 2028.

Neste ano, são R\$ 33,6 bilhões em emendas impositivas. As impositivas são: emendas individuais e de bancada. Neste ano, há ainda R\$ 11 bilhões em emendas de comissão, que não são obrigatórias.

As emendas impositivas fazem parte do Orçamento Público. Por meio delas, os parlamentares podem apresentar emendas à Lei Orçamentária Anual (LOA), alocando verbas para obras, projetos e instituições que considerarem mais pertinentes.

O projeto divulgado nesta segunda-feira pela área econômica prevê déficit zero em 2025. Antes, o governo previa zerar o déficit fiscal neste ano e gerar superávits de 0,5% do PIB em 2025 e de 1% do PIB no ano seguinte.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/04/2024

COM REVISÃO DE META, GOVERNO PREVÊ SUPERÁVIT APENAS EM 2026, DE R\$ 33,1 BI

O Executivo fixou como zero (ou seja, receitas iguais às despesas) a meta de resultado das contas públicas no próximo ano

Por Renan Monteiro e Eliane Oliveira — Brasília



Esplanada dos Ministérios visto de cima — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva apresentou nesta segunda-feira o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2025, estabelecendo as bases e todas as prioridades para a elaboração do Orçamento do próximo ano.

O Executivo fixou como zero (ou seja, receitas iguais às despesas) a meta de resultado das contas públicas no próximo ano. Até então, o governo trabalhava com um

superávit (receitas superiores às despesas) de 0,5% para 2025, ou R\$ 61 bilhões de saldo positivo nas contas, considerando a projeção nominal do governo para o PIB no ano que vem.

No último ano do governo Lula, a equipe econômica está prevendo um superávit de 0,25% em relação ao PIB ou R\$ 33,1 bilhões.

Outra definição é a previsão de salário mínimo em R\$ 1.502 para 2025, uma alta de 6,52% em relação ao piso atual de R\$ 1.412.

Ainda sobre meta fiscal, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse semana passada que o governo fixaria uma meta "mais factível" para as contas públicas em 2025. A preocupação é com a previsão inicialmente de aumento de receitas, que pode não se realizar.

Em 2023, o déficit primário (sem contar pagamento de juros) foi de R\$ 230,535 bilhões, valor equivalente a 2,12% do PIB. Esse saldo foi puxado pelo pagamento de R\$ 92,4 bilhões em precatórios, dívida herdada do governo Bolsonaro.

O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, disse que um dos principais objetivos do governo, na busca pelo equilíbrio fiscal, é levar a relação entre a dívida e o PIB em um patamar abaixo de 80% até 2030. Ele disse que a economia brasileira vinha se deteriorando ao longo dos últimos anos, melhorou, mas ainda inspira cuidados.

— O Brasil ainda inspira cuidados. Não podemos nos descuidar da política fiscal um só minuto. Não atingimos um patamar do qual possamos nos dar o privilégio de adotar medidas sem compensações de receitas, independentemente do mérito delas — afirmou Ceron.



Pelas projeções do governo, a dívida sobe até chegar a 79,7% do PIB em 2027, quando começa a cair, mas ficando num patamar sempre acima de 70%.

O secretário do Tesouro ponderou que o Legislativo tem ajudado com a aprovação de medidas importantes.

— O ano de 2024 começou mais desafiador, do ponto de vista do avanço da agenda de combate a gastos tributários, ou medidas sem compensação de receitas.

Cenário de despesas obrigatórias

O governo estima uma economia potencial de R\$ 37,3 bilhões com revisões na concessão de benefícios previdenciários do INSS e com um aperto na elegibilidade para o Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (Proagro), de estímulos a produtores rurais.

Internamente, o Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) fala em “eficiência da gestão” e não em “corte” de gastos. Um dos exemplos citados é a tentativa de evitar judicialização nos pedidos de benefícios da Previdência.

Já o Proagro, de estímulos a produtores rurais, é custeado, em parte, com recursos da União. Segundo fontes, essa indicação estava pendente e poderia ter saído na peça final do projeto.

— A agenda das receitas tem sido bastante positiva. Estávamos no caminho correto de iniciar pelas receitas. Mas, da mesma forma, a revisão de gastos vai ser um instrumento bastante importante para fechar as contas no médio e longo prazo — avalia o secretário-executivo do MPO, Gustavo Guimarães. — A responsabilidade fiscal continua sendo a nossa bússola.

Na semana passada, O GLOBO mostrou que o governo avaliava incluir, no projeto da LDO de 2025, a indicação de que é necessária uma redução no grau de indexação dos gastos públicos e dos pisos constitucionais da saúde e educação.

Esses gastos são "pró-cíclico", ou seja, as despesas seguem os ciclos econômicos, subindo em momentos de crescimento do PIB, mas recuando nos períodos de recessão. O ideal, na avaliação do secretário de Orçamento Federal, Paulo Bijos, em entrevista ao GLOBO no fim de 2023, seria um previsibilidade com essas despesas, assim como acontece com a regra do arcabouço fiscal.

Trâmite

O projeto é avaliado pela Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CMO), que faz a aprovação do texto já com emendas. Posteriormente, a Lei é validada pelo plenário do Congresso Nacional.

Na prática, a LDO é base para a confecção da Lei Orçamentária Anual (LOA), que é orçamento oficial e a peça onde todos os gastos do governo serão detalhados.

Previsão do Salário Mínimo

- 2025: R\$ 1.502;
- 2026: R\$ 1.582;
- 2027: R\$ 1.676;
- 2028: R\$ 1.772.

Previsão de resultado primário:

- 2025: alvo de 0% em relação ao PIB, com faixa de -0,25% (déficit) a 0,25% (superávit);
- 2026: alvo de 0,25% em relação ao PIB, com faixa de 0% a 0,5%;

- 2027: alvo de 0,50%, com faixa de 0,25% a 0,75%;
- 2028: alvo de 1%, com faixa de 0,75% a 1,25%.

Paulo Bijos, secretário de Orçamento do MPO, foi questionado sobre como o governo saltaria de resultado primário de 0% do PIB em 2024 para saldo positivo 1% do PIB (R\$ 150,7) em 2028:

— Estamos acionando um tripé de ações: a revisão de gastos, o objetivo é escalar com a revisão de gastos; podemos contar com o aumento de arrecadação; e também podemos contar com a melhoria do ambiente econômico — cita o secretário.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/04/2024

GOVERNADORES QUEREM CONTRAPARTIDA PARA COMBATE A CRIMES FEDERAIS NA NEGOCIAÇÃO DE DÍVIDA DOS ESTADOS

Segundo governador de Goiás, Ronaldo Caiado, o pedido é por IPCA + 1%, contrapartida e negociação sobre débito consolidado

Por Camila Turtelli — Brasília



O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União) — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo.

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União), afirmou que os gestores estaduais querem um “indexador justo” na negociação para dívida dos entes. Ele defende a adoção do IPCA + 1%, contrapartida do Executivo federal no combate aos crimes federais e uma solução para os débitos consolidados, como o pagamento por meio de ativos.

— Nós queremos uma retribuição em relação ao que os estados gastam hoje, porque não somos responsáveis pela comercialização de armas, drogas, lavagem de dinheiro, tudo isso é crime federal e nós tratamos disso também. Nós não temos nenhuma contrapartida em relação ao que nós estamos fazendo — disse Caiado.

Hoje, a dívida dos estados é corrigida pelo IPCA + 4% ou Selic (o que for menor).

A fala de Caiado foi feita após uma reunião entre governadores e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PDS-MG) para tratar sobre projeto de lei de renegociação de dívidas dos estados. Também participaram do encontro Cláudio Castro (Rio de Janeiro), Romeu Zema (Minas Gerais), Tarcísio de Freitas (São Paulo) e Gabriel de Souza (governador em exercício do Rio Grande do Sul).

Pacheco afirmou que ainda neste mês deve começar a tramitar um projeto de lei complementar sobre o tema.

— Devidamente alinhados com o ministério da Fazenda, com o ministro Fernando Haddad e com o governo federal, iniciar o processo legislativo de uma lei complementar que englobe todas essas alternativas e estabeleça um programa real e sustentável para o pagamento efetivo dessas dívidas — afirmou Pacheco.

Segundo ele, há uma série de alternativas ainda em discussão que podem fazer parte dessa proposta.

— São inúmeras ideias que estão sendo discutidas nesse momento que envolvem a possibilidade de federalização de empresas, do pagamento dessa dívida amortizando-a com recebíveis, com créditos de ações judiciais, com créditos de dívidas ativas dos estados, também a redução do indexador que é algo fundamental, ou seja, o indexador tal como está acaba por avolumar muito a dívida — disse.

Ele disse ainda que houve também sugestão dos governadores para que se amplie o rol das contrapartidas, não só na educação no ensino profissionalizante, mas para investimentos em infraestrutura.

Pacheco anunciou na semana passada que chamaria a reunião com os governadores. Para ele, é importante a proposta sair do governo para o Congresso Nacional com consenso, para que tramite mais rapidamente nas duas Casas.

— O que nós estamos pedindo são indexadores justos e uma renegociação também para que haja uma flexibilização no teto de investimento para que não sejamos aí engessados da maneira como está vivendo hoje a maioria dos Estados brasileiros. Acho que todo mundo já tem um ponto que concordo, que esse indexador seria o IPCA mais um, eu acho que já é consenso, mas além disso, existe também aquelas dívidas que foram acrescidas, está certo, em indexadores anteriores que hoje inviabiliza totalmente o estado de poder pagá-las — disse Caiado

Na semana passada, Pacheco esteve reunido com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad. O titular da equipe econômica do governo avaliou que a “solução” para o endividamento dos estados não pode passar pelo “desequilíbrio das finanças da União”.

Os governadores criticam os custos com o pagamento de encargos das dívidas com a União, que reduzem a capacidade de investimentos dos Estados. Estão envolvidos nas discussões estados como Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Goiás

O governo federal apresentou proposta para que estados tripliquem o número de matrículas no ensino médio técnico no Brasil em troca de uma redução dos juros das dívidas cobradas das unidades federadas. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reuniu nesta terça-feira com um grupo de governadores do Consórcio de Integração Sul e Sudeste (COSUD) para discutir as dívidas dos estados.

O programa Juros por Educação oferece diferentes taxas de juros aos estados, cada uma delas demandará contrapartidas distintas. Os valores serão acrescidos de correção pelo índice de inflação, IPCA, de acordo com o secretário do Tesouro, Rogério Ceron.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/04/2024

PETRÓLEO PODE CHEGAR A US\$ 100 O BARRIL, SE CRISE NO ORIENTE MÉDIO SE AGRAVAR

Para analistas, cenário eleva pressão sobre Petrobras por reajuste dos combustíveis, mas alta dos preços não será imediata, dizem. Dólar deve subir, e espaço para corte de juros no Brasil deve cair

Por Bruno Rosa, Carolina Nalin e Vinicius Neder — Rio



Navio-plataforma P-71 da Petrobras: preço do petróleo deve pressionar empresa por reajustes de combustíveis — Foto: Marcia Foletto

O aumento da tensão no Oriente Médio, após o ataque do Irã com drones e mísseis contra Israel no fim de semana, deve provocar o aumento do preço internacional do barril de petróleo, elevando a pressão sobre a Petrobras por um reajuste nos combustíveis, dizem economistas e executivos do setor.










A defasagem da gasolina no Brasil em relação à

cotação no exterior fechou a semana passada em 17%, segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom). Um eventual ajuste nos preços dos combustíveis, porém, não seria imediato, dizem.

O impacto do conflito sobre o valor do petróleo vai depender da resposta de Israel ao ataque iraniano. Para analistas, o acirramento da tensão torna o cenário do barril a US\$ 100 mais próximo. O Brent, referência no mercado internacional, fechou a última sexta-feira em torno de US\$ 90, com valorização de 17% no ano.

Os dez maiores produtores

Média de produção diária em milhões de barris*

 Estados Unidos	21,91
 Arábia Saudita	11,13
 Rússia	10,75
 Canadá	5,76
 China	5,26
 Iraque	4,42
 Brasil	4,28
 Emirados Árabes Unidos	4,16
 Irã	3,99
 Kuwait	2,91

* inclui petróleo e outros líquidos de petróleo

Fonte: Site da Administração de Informações de Energia do Departamento de Energia dos EUA

O conflito também tende a pressionar o dólar e deixar o Federal Reserve (Fed, o banco central americano) mais cauteloso na esperada queda de juros, diminuindo o espaço para as reduções da Selic no Brasil.

— O preço do petróleo vai subir com a expectativa do que pode acontecer nos próximos dias e se o conflito vai escalar. O temor é que uma guerra possa afetar a oferta de petróleo, já que o Irã conta com refinarias, por exemplo — disse Cleveland Prates, professor de Economia da FGV Direito SP.

Irã é um dos dez maiores produtores do mundo

Marcos D'Elia, sócio da consultoria Leggio, diz que a tensão afeta diretamente o preço do petróleo. Parte deste efeito, segundo ele, já vem sendo sentido desde o início de abril, e ainda há espaço para aumentos no preço do barril. Ele avalia que a cotação do petróleo não supere US\$ 100, a não ser que haja um envolvimento de outros países da região e ampliação do conflito.

O Irã está entre os dez maiores produtores de petróleo do mundo, com média de 4 milhões de barris diários em 2023, segundo dados da Administração de Informações de Energia do Departamento de Energia dos EUA. Responde por 4% da produção global, mesma fatia do Brasil.

Além disso, parte de seu território é margeado pelo Estreito de Ormuz, via marítima por onde passa um quinto do volume de petróleo consumido no mundo, segundo a Bloomberg.

— Um conflito entre Israel e Irã pode gerar mais restrições nas movimentações de petróleo e de derivados, e isso deve pressionar sim um aumento de preço. Vai elevar a pressão para que a Petrobras faça ajustes — disse Sergio Araujo, presidente-executivo da Abicom.

Defasagem de 17% sobre preço internacional

Dados da associação apontam que os preços praticados no Brasil da gasolina e do diesel estão 17% e 10% mais baratos que no exterior, respectivamente. Considerando apenas as vendas nos polos da Petrobras, essa disparidade é elevada para 19% no caso da gasolina. Dados internos da estatal, segundo fontes, apontam para uma defasagem de 12% no combustível.

A pressão por um eventual reajuste seria mais um fator na polêmica em que a empresa está envolvida. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e o presidente da estatal, Jean Paul Prates, estão em lados opostos em questões como distribuição de dividendos e definição de estratégias para investimento em energia renovável, o que levou a especulações de que Prates deixaria a presidência da companhia, cenário que perdeu força na última semana.



Além disso, semana passada, dois membros do Conselho de Administração da companhia, que representavam a União, foram afastados da petroleira pela Justiça.

Flávio Conde, analista da Levante Investimentos, descarta aumentos de preços pela Petrobras no curto prazo, em parte devido às disputas políticas e em parte porque ele considera que o nível de defasagem ainda está dentro de um limite aceitável:

— O que não pode é ir para 20% (no caso do diesel).

Analistas veem escalada limitada por enquanto

Os analistas ponderam que uma escalada do conflito deve ser limitada, pois não há sinais de que grandes potências ocidentais se envolvam diretamente. O presidente americano, Joe Biden, afirmou no domingo que não vai se envolver em uma ofensiva contra o Irã e que busca uma resposta diplomática. Biden pretende disputar a reeleição, e uma guerra impactaria a economia americana, afetando a sua popularidade.

— Os Estados Unidos sabem que, mesmo sendo aliados de Israel, não querem uma pressão sobre o preço do petróleo neste momento, o que pode afetar em cheio a inflação americana. E isso pode ser ruim para as eleições nos EUA — disse Prates, da FVG.

Dólar e juros mais altos

Para especialistas, porém, a alta do dólar será inevitável. Em meio às incertezas, a tendência natural é que o cenário de maior risco leve investidores a uma corrida pelos títulos dos EUA. Com a alta da moeda americana, a tendência é que a queda nos juros no país demore ainda mais, e o espaço para redução da Selic no Brasil fique menor.

— Nossa percepção é que os eventos no Oriente Médio aumentarão os motivos para o Fed adotar uma abordagem mais cautelosa em relação aos cortes de taxa — disse à Bloomberg Neil Shearing, economista-chefe da Capital Economics, em Londres.

Ex-diretor do Banco Central no Brasil, o economista Tony Volpon destacou que o principal efeito do conflito, até agora, é um petróleo mais caro no mercado internacional. Esta alta, segundo Volpon, tende a dar menos liberdade aos bancos centrais — seja o brasileiro para continuar o ciclo de corte, seja o americano para iniciar o seu.

— Não há uma relação mecânica, mas há uma relação condicional entre o que acontece nos juros americanos e nos juros brasileiros. Isso constrange o Banco Central, e acho que o máximo que podem fazer na situação atual, sem causar grande estresse no câmbio e reverter numa inflação mais alta, seria a Selic cair para 9,5% (até o fim do ano).

Hoje, a taxa básica de juros está em 10,75% ao ano. As projeções de analistas apontam para uma taxa de 9% no fim do ano, segundo a edição da semana passada do Boletim Focus, compilado de estimativas feito pelo Banco Central.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/04/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'INCERTEZA DA SUCESSÃO NO BC JÁ COBRA SEU PREÇO HOJE, NÃO É COISA TEÓRICA', DIZ EX-DIRETOR DO BANCO

Segundo Volpon, definição do novo presidente pode ter efeito imediato sobre expectativas do mercado e permitir que o BC baixe mais os juros do que pode baixar hoje

Por Célia Froufe (Broadcast)



**Entrevista com
Tony Volpon - Ex-diretor do BC e professor-adjunto da
Georgetown University**

BRASÍLIA - Ao lado da questão fiscal, as incertezas em torno do novo presidente do Banco Central estão por trás da desancoragem das expectativas de inflação, na avaliação do ex-diretor do BC, professor-adjunto da Georgetown University, em Washington, e coordenador acadêmico do Instituto Makros, Tony Volpon. Por isso, de acordo com ele, vale a pena adiantar a sucessão no órgão, pois redimiria ao menos uma dúvida que está no front.

Volpon disse acreditar que o diretor de Política Monetária do Banco Central, Gabriel Galípolo, segue como o favorito do governo para ocupar a cadeira do atual presidente, Roberto Campos Neto. O economista Paulo Picchetti, que há pouco mais de três meses comanda a diretoria internacional da instituição, vem ganhando cada vez mais a preferência do setor privado. “O mercado gostaria de ter um nome mais técnico e menos ligado ao governo no BC”, disse, acrescentando que, se o indicado for firme com a meta de inflação, o efeito pode ser imediato sobre as expectativas.

O ex-diretor do BC comentou ainda que o forward guidance (indicação sobre os próximos passos da política de juros) parece ter sido uma boa ferramenta neste seu uso mais recente, mas tem dúvidas sobre se gerou ganhos muito grandes. Ele analisou ainda o trabalho do Federal Reserve (Fed) e disse que há um risco subestimado pelos mercados de o BC americano não conseguir iniciar o tão aguardado processo de corte de juros. Leia abaixo os principais trechos da entrevista:

O que o sr. achou do uso do forward guidance pelo BC até aqui, incluindo seu encurtamento agora?

Tem exemplos de sucesso e de fracasso. O uso durante a pandemia foi claramente um exemplo de fracasso, pois acabou contribuindo para o surto inflacionário que a gente sofreu e levando a meta (de inflação) a estourar nos dois anos seguintes. Já o modelo de sinalizar dois meses à frente funcionou bem, precificou bem a curva, não trouxe nenhuma grande surpresa. Agora o contrafactual: se não tivessem feito isso e mantido os cortes de 0,5 ponto percentual? Teria sido muito diferente? Não sei se teve um ganho muito grande. Como o próprio Picchetti notou na entrevista ao Estadão/Broadcast, o problema é na hora de tirar o guidance. Como tirá-lo sem criar volatilidade. Está cedo demais para a gente julgar se essa foi uma experiência de sucesso ou não. Vamos ver o que vai acontecer em junho e nas próximas reuniões, como o mercado vai reagir. Porque, na verdade, ainda estamos no processo, não foi totalmente retirado. Até agora está indo bem, mas vai ter de vir uma outra coisa e vai acabar mesmo, então vamos ver se essa retirada completa será pacífica ou se vai criar efeitos colaterais negativos, como ocorreu com outras experiências que a gente viu no mundo e no Brasil.

Há risco de contribuir também ainda mais para a desancoragem das expectativas?

As expectativas para a inflação estão desancoradas por um mix de temor de uma eventual desancoragem maior do fiscal e sobre quem ficará no lugar de Roberto Campos Neto. Se o novo presidente (do Banco Central) terá, de fato, um compromisso com a meta de inflação ou se esse compromisso será relativizado como foi, por exemplo, na época do Tombini (ex-presidente do BC, Alexandre Tombini), quando houve aquela queda de juros inesperada.

Que ficou conhecida como “cavalo de pau”...

Isso, o cavalo de pau, que teve uma parada técnica para a eleição e depois continuou depois da reeleição da Dilma (ex-presidente Dilma Rousseff), levando a Selic para 14,25% ao ano.

Sobre a sucessão de Campos Neto: além do nome de Gabriel Galípolo, parece que o de Paulo Picchetti tem se fortalecido mais agora.

É mais um desejo do mercado do que uma avaliação objetiva sobre a real possibilidade de ele ser o eventual presidente da autarquia. Tudo me indica ainda que Galípolo é mais do que o favorito no

momento a ser o presidente indicado no final deste ano. Não vejo nada que indique concretamente que está tendo algum tipo de repensamento nessa questão. Parece ser um pouco de desejo de fração do mercado, que gostaria de ter um nome mais técnico e menos ligado ao governo.

O que o novo presidente do BC terá de fazer para não abalar o mercado?

Se é verdade que a estabilidade das expectativas longas (para a inflação) está em 3,5%, apesar de se ter sido confirmada a meta em 3%, pela incerteza sobre essa passagem, dependendo do nome - estamos dizendo que o favorito é o Gabriel (Galípolo), mas não podemos afirmar com certeza absoluta -, o mercado terá uma visão sobre o que deve ser a gestão dessa pessoa. Se é uma pessoa que tem um histórico profissional e intelectual que aponta para o compromisso com a meta de inflação de 3%, pode haver uma ancoragem relativamente rápida para 3%. No ambiente atual, o fato de o BC já estar sinalizando que vai desacelerar o pace (ritmo) do corte - razão pela qual diminuiu o guidance - e pausar o ciclo num patamar mais alto do que o mercado estava pensando, num nível ainda contracionista, parte disso é porque as expectativas estão desancoradas. Então, se o novo presidente conseguir, de início, ser visto pelo mercado como alguém que tem esse compromisso, deve ter uma queda das expectativas e, portanto, a capacidade de uma queda de juros maior em relação ao patamar de hoje. Hoje, o Banco Central está constrangido pela desancoragem das expectativas. Quando o novo presidente for anunciado, tem o "efeito anúncio", pois a probabilidade de ser aprovado é extremamente alta. O efeito sobre as expectativas pode ser imediato e permitir que o BC baixe mais os juros do que pode baixar hoje.



Definição rápida do novo presidente do BC pode facilitar trabalho do banco, diz Volpon Foto: Wilton Júnior/Estadão

Continuamente, o Banco Central fica afirmando que é preciso ter certeza da convergência da inflação para a meta e, ao mesmo tempo, as expectativas ancoradas. Ele tem duas condições. Se não está ganhando em uma delas, é forçado a ter o juro mais alto. Por isso, o governo hoje, em função dessa incerteza sobre quem será o próximo presidente, já paga um preço por esse prêmio. Se as expectativas estivessem ancoradas, o BC não teria retirado o plural do seu guidance e caminharia mais rapidamente para um patamar provavelmente menor de juros. Então, essa incerteza já cobra seu preço hoje, não é uma coisa teórica. Por isso, o Roberto Campos Neto disse que talvez seria mais vantajoso acelerar o processo de nomeação e transição. Acho que vale a pena, sim, porque parte desse prêmio é não se saber quem será o nomeado. Pelo menos, uma dúvida seria redimida. E essa pessoa também terá tempo, antes de assumir a presidência, de explicar o que pensa. Talvez seja uma pessoa que já tem a credibilidade para ancorar rapidamente as expectativas sem dizer nada.

O sr. já esteve na diretoria internacional do BC e o Copom tem repetido que não há relação mecânica entre o que o Fed fizer com a política de juros aqui...

É verdade, não existe relação mecânica. O que existe são influências. O dólar é o padrão mundial financeiro, há uma farta literatura sobre essa questão e a matéria que eu leciono na Georgetown fala muito sobre isso. Não é por acaso que o nosso Banco Central decidiu colar suas reuniões no mesmo dia do Fed (Federal Reserve, o banco central americano), apenas algumas horas depois. Se o Fed não fosse importante, não teria feito isso, mas não há uma relação mecânica. Obviamente, o Banco Central olha para a situação de maneira holística. Há um risco subapreciado no mercado: há um risco muito concreto de que o Fed, em função de uma clara aceleração da economia americana - e que pode ser uma sinalização que a inflação esteja, de fato, se normalizando acima do patamar na meta -, talvez não haja espaço realmente de corte no curto prazo. A gente pode estar num processo de ficar empurrando sempre para a frente: março que virou junho, que pode virar setembro, aí tem eleição, então é dezembro... O processo de ficar empurrando para frente cria um constrangimento, uma restrição mecânica. Pode-se entrar num processo em que o Fed não consiga iniciar os cortes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/04/2024

CAMPOS NETO CONFIRMA IDEIA DE ANTECIPAR PROCESSO SUCESSÓRIO E QUE TRABALHARÁ POR 'TRANSIÇÃO SUAVE'

Presidente do Banco Central, que deixa o cargo em 31 de dezembro, defendeu que sabatina com indicado ao comando do banco ocorra ainda neste ano

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

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, prometeu nesta quarta-feira, 3, contribuir para que a sua sucessão aconteça da forma “mais suave possível”. Ele também defendeu que a sabatina no Senado com o indicado a ocupar o cargo a partir de janeiro aconteça, por razões práticas, ainda neste ano, conforme antecipou o Estadão em reportagem nesta terça-feira.

“Vou fazer a transição mais suave possível. Eu entendo que seja bom fazer a sabatina neste ano. Senão, passa para o outro ano e aí tem um problema, porque o meu mandato termina no dia 31 (de dezembro). Se um diretor for presidente interino, ele tem de passar por sabatina também, mas aí o Congresso vai estar fechado (em recesso)”, declarou Campos Neto durante participação em fórum do Bradesco BBI.

Ele considerou que, como as decisões no Comitê de Política Monetária (Copom) têm sido unânimes – indicando, portanto, um alinhamento entre os diretores –, o prêmio de risco no mercado pela mudança no comando do BC diminuiu bastante.



Segundo Campos Neto, a desinflação no Brasil está em linha com a expectativa do BC Foto: Alex Silva / Estadão

Na terça-feira, 2, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, também já havia falado na possibilidade de acelerar a escolha do nome do novo presidente do BC. “Vamos ouvir o Banco Central sobre essa transição, sobre como fazer, e essa transição vai ser muito diferente da de 2022 para 2023”, declarou o ministro, ao ser questionado, no evento do Bradesco BBI, pelo economista-chefe do Bradesco, Fernando Honorato, em referência à reportagem do Estadão.

Segundo o ministro, as relações com o BC foram comprometidas pela ausência da administração anterior, do ex-presidente Jair Bolsonaro, durante a transição entre os governos. “O Executivo sumiu, tirou férias. A transição foi, a rigor, feita pelo Legislativo [...] Esta questão do Banco Central foi prejudicada por uma tensão que respingou em tudo”, lembrou Haddad. “Isso tudo foi vencido”, acrescentou o ministro.

Ao falar sobre os desafios do cargo, Campos Neto frisou que “o mais importante” para quem senta na cadeira do BC é ter a firmeza de dizer não quando for necessário. “Vai ser necessário, sempre é em algum momento, dizer não”, afirmou.

“Os ciclos são diferentes, os desejos vão ser diferentes, os entendimentos sobre o que é bom vão ser diferentes. Então, é importante ter a firmeza de dizer não, e explicar, para dentro e para fora, que o maior problema é a inflação. O melhor plano econômico é ter inflação baixa e estável”, reforçou.

Inflação

Durante sua fala no fórum, o presidente do BC voltou a ressaltar que, embora a desaceleração da inflação esteja em linha com as expectativas da instituição, a alta nos preços subjacentes (que exclui questões transitórias) de serviços no Brasil se mostra resiliente nos segmentos ligados ao mercado de trabalho.

“A desinflação no Brasil está em linha com a expectativa do BC”, disse, ressaltando, porém, que a autarquia espera uma pequena piora do processo desinflação na ponta. Na edição mais recente do

Relatório Trimestral de Inflação, o Banco Central afirmou que espera inflação de 0,24% em março e 0,35% em abril, com uma desaceleração nos meses seguintes, para 0,27% em maio e 0,15% em junho. O IPCA-15 subiu 0,36% em março.

Ao se referir ao quadro fiscal, ele voltou a afirmar que o Brasil tem chance de fazer um bom resultado neste ano. Na avaliação dele, no campo fiscal, o desafio maior será em 2025.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/04/2024

PRIVATIZAÇÃO DA EMAE: TRÊS EMPRESAS DEVEM DISPUTAR ESTATAL DE ENERGIA PAULISTA

Leilão está marcado para a sexta-feira, 19, e é encarado como um teste para a futura privatização da Sabesp

Por Wilian Miron (Broadcast)

O leilão de privatização da estatal de energia paulista Emae (Empresa Metropolitana de Águas e Energia), marcado para a próxima sexta-feira, 19, contará com a presença de três potenciais compradores para o ativo, que estiveram na manhã desta segunda-feira, 15 na B3, em São Paulo, para entregar os envelopes das propostas.

Estão entre os potenciais compradores estão a francesa EDF, a Matrix Energy e o Fundo Phoenix.

O vencedor do certame será o consórcio que apresentar o maior valor unitário a ser pago por ação acima do preço mínimo definido, de R\$ 52,85 por cada uma das 14,7 milhões de ações que o Estado detém diretamente na companhia e outras 350 mil que pertencem ao Metrô. Sem ágio, o valor de referência da privatização seria de R\$ 779,815 milhões.



No dia do leilão, haverá a sessão pública de abertura de envelopes dos proponentes com a proposta de preço e a classificação dos lances. Caso existam ofertas com valores iguais ou até 20% inferiores ao da maior proposta, haverá disputa “viva-voz”.

Complexo Henry Borden, da Emae Foto: Emae/Divulgação

Os interessados que estiveram hoje na B3, em São Paulo, têm de apresentar garantias financeiras de 1% do valor total estipulado para a alienação das ações.

Na operação, os empregados da Emae poderão comprar 10% da companhia, o equivalente a 3,6 milhões de ações ao preço mínimo por ativo.

A venda da última estatal de energia de São Paulo tem sido tratada como um teste para a futura privatização da Sabesp, considerada a joia da coroa do governo paulista e também a operação mais aguardada.

O que é a Emae

A Emae opera cinco usinas, que somam 960,8 megawatts (MW) de potência instalada. A maior parte dessa potência vem da usina hidrelétrica (UHE) Henry Borden, em Cubatão (SP), com 889 MW, e que tem contrato de concessão até janeiro de 2043. A estatal paulista obteve receita operacional líquida de R\$ 603,3 milhões ao longo de 2023 e anotou lucro líquido de R\$ 150,5 milhões.

A desestatização da Emae está prevista desde a década de 1990 e a sua concretização encerrará o processo de saída do governo paulista do setor de geração de energia. Ativos que hoje pertencem à AES Brasil e à Auren Energia compunham a Cesp, estatal que foi cindida em três e privatizada nos anos 1990.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/04/2024

CLIENTES DO TRANSPORTE MARÍTIMO ESTÃO DISPOSTOS A PAGAR 4% MAIS CARO POR DESCARBONIZAÇÃO, DIZ BCG

Embora estudo do Boston Consulting Group demonstre engajamento de 80% dos clientes, setor ainda enfrenta diversos empecilhos para zerar emissões e é considerado um dos mais difíceis de descarbonizar

Por Beatriz Capirazi

Com a crescente demanda por medidas efetivas para promover a descarbonização nos negócios, setores que anteriormente não eram abarcados pelo Acordo de Paris, como a indústria marítima, por exemplo, estão se movimentando para se adequar. Visando acelerar esse processo, 80% dos clientes do transporte marítimo estão dispostos a pagar, em média, 4% a mais para ter acesso ao transporte verde nos mares, segundo dados do Boston Consulting Group (BCG) obtidos com exclusividade pelo Estadão.

A terceira edição do estudo, que visa mapear os avanços do setor, aponta que seria necessário pagar um valor de 10% a 15% a mais para alcançar a completa descarbonização do setor marítimo até 2050. A mobilização precisaria ser ainda maior no curto prazo, de 30% a 40% a mais antes que a produção de combustíveis alternativos possa ser escalada efetivamente. Atualmente, no entanto, apenas um grupo seleto de empresas está disposto a pagar um prêmio superior a 10%.

Os dados, apurados com 125 tomadores de decisão em 2023, representam um aumento de 33% em relação a 2022 e o dobro da taxa de 2021, que era de 2%. Embora haja um crescimento, as taxas projetadas ainda ficam aquém dos níveis necessários para uma descarbonização significativa. “Está longe de transformar a realidade do setor no curto prazo. Apenas 35% dos participantes da pesquisa afirmam ter recebido, em algum momento, alguma oferta de transporte verde”, explica o diretor executivo e sócio do BCG, Leandro Paez, apontando que além de as empresas estarem dispostas a pagar a mais, é necessário também que os responsáveis por essas embarcações comecem a se adaptar para posteriormente ampliarem a oferta de um transporte marítimo menos poluente.

Além disso, o executivo aponta que outro empecilho é o custo efetivamente. Embora as fontes ouvidas afirmem estar dispostas a pagar, em média, 4% mais caro por um transporte limpo, o custo deveria ser de 10% a 15% para impulsionar uma mudança efetiva. “Este prêmio a mais a ser pago para transportes verdes é porque para ele ser concretizado a gente precisa viabilizar a utilização de combustíveis mais sustentáveis, que hoje são mais escassos e caros de se produzir, e que hoje vão exigir adaptações na própria propulsão e motores. Essa mudança vai exigir mudanças de infraestrutura nos portos também”, explica, apontando que todos esses pontos devem levar a uma mudança mais macro, elevando o custo e a operacionalização para que isso aconteça.



Embora estudo demonstre engajamento de 80% dos clientes, setor ainda enfrenta diversos empecilhos para zerar emissões e é considerado um dos mais difíceis de descarbonizar. Foto: Julius Silver /Pexels

O setor é considerado um ponto-chave para a descarbonização, considerando que os grandes cargueiros que transportam cerca de 90% da frota atual dependem do uso de combustíveis fósseis para o seu funcionamento, além de serem responsáveis por cerca de 3% das emissões globais de CO₂. “Se nenhuma ação fosse tomada no setor, ele facilmente poderia

representar mais de 10% das emissões globais nas próximas décadas”.



No entanto, a descarbonização do setor é considerada uma das mais difíceis, já que grandes navios não podem ser movidos a eletricidade, visto que o peso das embarcações e a duração das baterias tornam inviável esse tipo de solução. Justamente por ter características transnacionais, o setor ficou de fora das determinações do Acordo de Paris. Após este fato, a indústria anunciou o aumento das ambições de suas metas climáticas em 2023, chegando ao net zero, o equilíbrio entre a quantidade de gases de efeito estufa emitida e a quantidade removida da atmosfera, em 2050.

Diante de todos estes pontos e de uma meta ambiciosa para a descarbonização completa do setor, é preciso começar a implementar medidas de eficiência desde já. “Os especialistas acreditam que cerca de 20% a 30% da redução virá através de alavancas de eficiência, então eu posso adicionar um motor mais eficiente, um casco com fluidez melhor que tem um menor arrasto no oceano e consome menos combustível.”

Ainda de acordo com Paez, os outros 70% devem ser obtidos pelo uso de combustíveis mais verdes, o que, embora deixe claro quais são as medidas que devem ser adotadas para impulsionar uma economia de baixo carbono, traz desafios específicos por ser uma nova tecnologia. “As empresas ficam receosas de investir muito em uma direção, sendo que, daqui a cinco anos, seis anos, talvez outra alternativa se mostre ainda mais viável do que o que a gente tem agora.”

Com novas tecnologias para os navios e o uso de combustíveis verdes - dois tópicos com o custo ainda elevado atualmente -, a alternativa usada pelo setor para promover a descarbonização desde já é o uso de combustíveis flexíveis, uma tendência que já é seguida na descarbonização das frotas de carros. “A tendência tem sido o uso do gás natural liquefeito, que vem ganhando espaço nos novos pedidos de navio, assim como o etanol e a amônia. A lógica tem sido fazer adaptações para que os motores sejam flexíveis, operando com óleo diesel, que são os combustíveis fósseis, mas também com gás natural liquefeito.”

Esse é um cenário bem similar ao dos carros, segundo o executivo, mas com desafios maiores. No setor automotivo, o consumo é um pouco menor e é mais fácil de adaptar, enquanto o transporte marítimo é internacional, dependendo da criação de uma infraestrutura em que o abastecimento seja o mesmo para o combustível aqui no Brasil, no Panamá, na Europa e na Ásia. “É uma articulação muito grande”, explica Paez.

Setor registra avanços

Para o executivo do BCG, a indústria marítima definitivamente tem registrado avanço nos últimos anos, com o valor adicional a ser pago para ter acesso a frotas marítimas verdes demonstrando esse engajamento na pauta. O executivo destaca, no entanto, que o grande ponto de virada para o setor aconteceu em 2023, quando houve o aumento das regulamentações no setor pela Organização Marítima Internacional (IMO) e a União Europeia, aumentando as discussões sobre a necessidade da descarbonização das indústrias. Além disso, as inovações tecnológicas e um número maior de combustíveis alternativos sendo disponibilizados, embora ainda não na escala necessária, também são fatores positivos.

“O IMO acelerou bastante essa agenda e está empurrando a agenda de descarbonização da indústria marítima ao orquestrar a definição de metas bastante aceleradas de redução de emissões, assim como o próprio crescimento da agenda de sustentabilidade, em que as empresas passaram a ficar mais preocupadas com essa área. Isso traz uma pressão para o setor, porque agora o seu cliente está preocupado com o quanto você emite”, explica o executivo.

Paez aponta que o que trará avanços ainda mais consideráveis para o setor é, além da busca por combustíveis mais limpos, como o setor já vem fazendo, também avançar na discussão sobre o compartilhamento de custos. “Os projetos iniciais de transporte marítimo verde provavelmente serão mais caros até que as economias de escala e as curvas de aprendizado reduzam os gastos necessários.”

Segundo o especialista, estes custos devem ser compartilhados tanto com os clientes quanto os próprios produtores de combustível, o que facilitará que os transportadores se comprometam com

iniciativas verdes. Atualmente, existem alguns exemplos sendo conduzidos, como a parceria entre Amazon, Inditex e Maersk, que utiliza o serviço de logística oceânica ECO Delivery da Maersk, mas é preciso mais celeridade e cooperação entre todos os atores envolvidos.



Diretor executivo e sócio do BCG, Leandro Paez Foto: Divulgação/BCG

“Essa será uma conta que precisa ser rateada entre os diversos atores. Vai ser parte pelas próprias empresas de transporte, parte pelo aumento de preço para os clientes deles, que eventualmente vão repassar parte desse aumento de custos para o consumidor final. Se uma

montadora aceita pagar quatro, cinco, dez a mais pelo transporte marítimo daquele carro que está chegando no Brasil, por exemplo, o consumidor brasileiro talvez tenha que aceitar pagar um pouquinho mais. O preço acaba aumentando em cascata para todo mundo, pelo menos em um primeiro momento”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/04/2024

IMPORTAÇÃO DE AÇO NO BRASIL CRESCE 46% EM MARÇO ENQUANTO EXPORTAÇÃO CAI 23%

Produção nacional avançou, mas consumo interno diminuiu; produtores reclamam de invasão chinesa

Por Jorge Barbosa (Broadcast)

A importação de aço em março somou 486 mil toneladas, uma alta de 46% ante igual período do ano passado, segundo o Instituto Aço Brasil. Em valores, as importações do terceiro mês do ano totalizaram US\$ 452 milhões, número 5,5% menor ante igual período de 2023.

A produção nacional de aço bruto, por sua vez, somou 2,8 milhões de toneladas em março, o que representa um aumento de 5,6% frente ao apurado no mesmo intervalo do ano passado. Em igual período de comparação, as vendas internas retraíram 6,3%, para 1,7 milhão de toneladas.



A produção de laminados em março foi de 1,9 milhão de toneladas, valor 3,6% superior ao mesmo período de 2023. No mesmo intervalo, a produção de semiacabados somou 777 mil toneladas, crescimento de 38,1%.

O consumo aparente nacional de produtos siderúrgicos foi de 2,1 milhões de toneladas em março, valor 1,6% menor na comparação anual.

Produção de aço também cresceu em relação ao mesmo período do ano passado Foto: Sérgio Roberto Oliveira / Estadão

Desde o começo do ano Instituto Aço Brasil tenta convencer o governo a implementar uma sobretaxa aos importados. A entidade prevê que o aço estrangeiro somará um quarto do total consumido no País em 2024, valor superior ao registrado em 2023, que foi de cerca de 20%.

As siderúrgicas vêm ameaçando suspender investimentos ou promover demissões devido ao que chamam de “invasão” do aço importado, sobretudo da China.



A Aperam, principal fabricante de aço inoxidável da América Latina, decidiu manter suspenso um investimento superior a R\$ 600 milhões em sua fábrica em Timóteo (MG), na região do Vale do Aço. Esse aporte integra um pacote aprovado em 2022 para melhorias tecnológicas e enobrecimento do mix de produtos da empresa. Apenas parte foi realizada. O motivo: as importações de aço chinês.

Enquanto isso, as exportações brasileiras estão na direção oposta. No período, as vendas externas somaram 942 mil toneladas, o que representa uma queda de 23,2% ante o mesmo mês de 2023. Considerando igual intervalo, os ganhos com as vendas para o mercado externo totalizaram US\$ 774 milhões, valor 25,6% menor para o setor.

Acumulado de 2024

As importações no primeiro trimestre de 2024 somaram 1,3 milhão de toneladas, aumento de 25,4% frente ao mesmo período do ano anterior. Os valores de importação foram de US\$ 1,3 bilhão, avanço de 0,6% na comparação com o acumulado dos três primeiros meses de 2023.

O Brasil produziu 8,3 milhões de toneladas de aço nos três primeiros meses de 2024, aumento de 6,2% em relação ao mesmo período de 2023. Já a produção de laminados somou 5,7 milhões de toneladas, avanço de 5,1% em igual período de comparação. O total de semiacabados foi de 2,3 milhões de toneladas, aumento anual de 2,3%.

As vendas internas no primeiro trimestre de 2024 somaram 4,9 milhões de toneladas, o que representa um avanço de 0,3% quando comparadas com igual intervalo do ano anterior. O consumo aparente nacional de produtos siderúrgicos foi de 6 milhões de toneladas, avanço de 3,3%.

As exportações nos três primeiros meses de 2024 atingiram 2,6 milhões de toneladas, redução de 17,9% na comparação com igual período de 2023. Os ganhos com as vendas para o mercado externo totalizaram US\$ 2 bilhões, queda de 22,8% no período.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/04/2024

POR QUE O PREÇO DO PETRÓLEO TEM SE MANTIDO SOB CONTROLE, MESMO COM CONFLITOS NO ORIENTE MÉDIO

Ataque do Irã a Israel no fim de semana não teve efeito nas cotações, como temia o mercado; ataque do Hamas a Israel, no ano passado, também teve efeito limitado nos preços

Por Beatriz Capirazi

Quando o grupo terrorista Hamas atacou Israel, em outubro do ano passado, houve uma expectativa de que os preços do petróleo poderiam disparar. Não foi o que aconteceu. Os preços até chegaram a subir na primeira semana, mas não foi a disparada que se poderia esperar - o barril do óleo tipo Brent, que estava cotado a cerca de US\$ 85 o barril antes do ataque, chegou a tocar os US\$ 90 nos dias posteriores, mas nada além disso. E terminou o ano em queda.

O mesmo tem sido visto agora. O ataque do Irã contra Israel no fim de semana provoca dúvidas e um certo temor sobre a cotação do petróleo, uma commodity ainda muito importante para toda a economia mundial. Mas, pelo menos no primeiro dia útil após o conflito, o que se vê é um mercado absolutamente normal - na verdade, a cotação do petróleo até opera em queda. Por volta das 15h (de Brasília), a cotação do óleo tipo Brent recuava 0,48%, com o barril vendido a US\$ 90,02.

Por que isso tem ocorrido? Quando o Hamas atacou Israel, uma das explicações para o pouco efeito sobre os preços do petróleo era o fato de que nenhum deles era responsável por uma grande produção petrolífera, apesar da localização próxima a grandes produtores. Quando ficou claro que o conflito dificilmente se alastraria para os países vizinhos (principalmente a Arábia Saudita, maior produtor mundial), os temores de efeito nos preços arrefeceram.

No caso atual, o impacto talvez pudesse ser maior, já que o Irã é um grande produtor. "Hoje o Irã é o terceiro maior produtor de petróleo da Opep-13, só fica atrás da Arábia Saudita e do Iraque. Ele é

responsável por cerca de 3% de toda oferta mundial de petróleo”, diz Bruno Cordeiro, analista de mercado da consultoria StoneX.

Mas, segundo ele, os ataques a Israel já eram esperados, por conta da ofensiva israelense contra a embaixada iraniana na Síria. “Essa contraofensiva iraniana já havia sido notificada, inclusive pelo governo iraniano a alguns países vizinhos 72 horas antes. Então Israel já havia se preparado para esses ataques através do uso do domo de ferro”, diz o analista.



Especialistas apontam há o receito de que o país, terceiro maior produtor global de Petróleo, feche os fluxos do Estreito do Ormuz caso Israel reaja ao ataque
Foto: Marcos de Paula/AE

Diante deste cenário, uma flutuação maior nos preços dos barris de petróleo, segundo ele, só seria vista se houvesse uma resposta de Israel ao ataque, o que o mercado descarta neste primeiro momento. “O mercado entende que há uma baixa probabilidade de contraofensiva israelense no curto prazo. Isso acaba reduzindo os ânimos dos agentes, reduzindo os receios

ligados a um aumento dos conflitos ali na região e acaba gerando essa pressão as cotações”, explica.

“Essa crise no Oriente Médio aparentemente já passou do ponto mais alto. Imagina-se que essa crise caminha para a solução, principalmente pelo fato de os Estados Unidos não estar mais tão empolgado em apoiar Israel. Pelo contrário, os Estados Unidos têm recriminado Israel, fazendo com que a crise no Oriente Médio diminua”, diz Paulo Feldmann, professor de economia da Universidade de São Paulo (USP) e professor da FIA Business School.

Feldmann aponta que o fato de a Rússia e a China também não terem entrado na guerra da forma como se imaginava, além do fato de o Irã ter realizado um ataque “mais brando” são indicativos de que a guerra não deve ter uma escalada.

“Em outras crises que ocorreram no passado não longínquo, cerca de dois, três anos atrás, o preço do petróleo, quando subiu, subiu por muito pouco tempo e ficou claro que era uma coisa bastante especulativa”, diz. “O preço do petróleo chegou no seu ponto máximo e não deve subir mais ainda, inclusive porque se visualiza o fim desse conflito no curto-médio prazo.”

O economista e investidor da Corano Capital, Bruno Corano, aponta que tanto no caso da guerra da Rússia contra a Ucrânia - quando a cotação do petróleo alcançou os US\$ 130 - quanto neste, os preços do petróleo rapidamente se restabeleceram, porque os conflitos estão contidos em determinadas regiões, sem que nenhum deles tenha impactado diretamente a produção de petróleo.

“Na Rússia, por exemplo, houve todo um cuidado para que os embargos atingissem toda a esfera econômica, exceto a liberdade de exportação de petróleo do país para o resto do mundo, pois uma eventual menor oferta geraria pressão nos preços”, diz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/04/2024

Também foi adiado o 'Voa Brasil', que prevê passagens aéreas de até R\$ 200 para grupos de aposentados e estudantes

Por Lu Aiko Otta, Edna Simão e Rafael Bitencourt — De Brasília



Lula: presidente decidiu adiar lançamento de programas previstos para essa semana por recomendação da Secretaria para Assuntos Jurídicos (SAJ) — Foto: antônio cruz/agência brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidiu adiar o lançamento de dois programas de governo cujas cerimônias estavam previstas para esta semana: a Medida Provisória (MP) que vai reestruturar o mercado de crédito no Brasil e o "Voa Brasil", que oferecerá passagens aéreas de até R\$ 200 a determinados grupos de estudantes e aposentados.

A MP seria lançada nesta segunda-feira, mas há no Palácio do Planalto uma avaliação de que o texto ainda precisa de ajustes. A Secretaria Especial para Assuntos Jurídicos (SAJ) da Presidência da República analisa o caso. Ainda não foi divulgada uma nova data para a solenidade.

O Valor apurou que a MP vai trazer quatro medidas que facilitarão o crédito para microempreendedores individuais (MEIs) e micro e pequenos empresários - pesquisas em poder do Planalto mostram que parcela importante desse segmento tem uma visão negativa do governo.

O texto prevê autorização para renegociação de dívidas do Pronampe e uma versão do Desenrola para empresas. Além disso, serão anunciadas linhas de crédito para inscritos no Cadastro Único (CadÚnico), a taxas de juros prefixadas, e empréstimos para MEIs e microempresas, em condições mais favoráveis do que as atualmente praticadas no mercado.

Ainda constarão da MP regras do mecanismo de proteção cambial para investimentos estrangeiros em projetos sustentáveis - o objetivo é dar mais segurança ao capital externo. O segundo é a autorização para securitizar carteiras de crédito imobiliário, uma aposta para turbinar o financiamento habitacional.

O governo considera que o crédito será uma das alavancas para o crescimento neste ano em 2025, quando o efeito do ciclo de redução dos juros estará mais presente. Em entrevista ao Valor em 15 de março, o secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Guilherme Mello, falou sobre a elaboração de medidas para fazer o crédito chegar aos pequenos. Seria uma forma de completar iniciativas já em andamento, como o novo marco de garantias e as captações para o Fundo Clima, por exemplo.

O crédito a MEIs e microempresários passará a contar com apoio do Fundo Garantidor de Operações (FGO). Dessa forma, segundo simulações realizadas pela área técnica, os juros podem cair pela metade. Isso ocorre porque o FGO banca o risco de inadimplência, e por isso os bancos podem cobrar taxas menores.

Já o lançamento do Voa Brasil, que seria nesta quarta-feira, foi adiado em razão da viagem da delegação do governo à Colômbia. A comitiva brasileira parte na terça. No dia seguinte, Lula se reúne com o presidente colombiano, Gustavo Petro, em Bogotá.

O Voa Brasil foi anunciado logo no começo do governo e vem sendo discutido com o setor há mais de um ano. O público-alvo é formado por 1,5 milhão de pessoas que não andaram de avião nos últimos 12 meses e se enquadram em condições pré-estabelecidas. A iniciativa alcança apenas aposentados do sistema público (INSS), que ganham até dois salários mínimos (R\$ 2.824), e estudantes inscritos no Programa Universidade para Todos (Prouni).

Em recente entrevista, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, identificou que o País conta com 22 milhões de aposentados do INSS que ganham até dois salários mínimos. Também afirmou que o número de estudantes do Prouni é de 700 mil alunos. As três maiores companhias aéreas do país - Gol, Latam e Azul - se comprometeram a oferecer 5 milhões de assentos para no primeiro momento. Ainda não está claro se as passagens do programa serão válidas apenas para a baixa temporada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/04/2024

INVESTIDORES CHINESES SOMEM E BALNEÁRIO DO CAMBOJA 'HERDA' MAIS DE 500 PRÉDIOS ABANDONADOS

Por Nikkei Asia, Valor — Sihanoukville (Camboja)



Esqueleto de prédio em balneário do Camboja — Foto: Reprodução Nikkei Asia

Um êxodo de empresas imobiliárias chinesas deixou a estância balnearia cambojana de Sihanoukville com centenas de projetos inacabados.

O esqueleto de concreto de um desses edifícios fica em um terreno de propriedade do professor do ensino fundamental Pan Sombo, de 51 anos. "Isto era completamente inimaginável",

disse Sombo, olhando para um arranha-céu sem perspectiva de conclusão.

Um investidor chinês apresentou a ele pela primeira vez uma proposta para construir um edifício de apartamentos de 10 andares em 2019, precisamente quando o Camboja atravessava um boom imobiliário sem precedentes. O investidor queria usar os cerca de 750 metros quadrados de um terreno baldio do professor.

Com promessas de que o edifício seria concluído em 2021 e geraria cerca de 20 milhões de riels (US\$ 5 mil) por mês em taxas de uso do terreno – 10 vezes a renda do professor – Pan Sombo concordou com o projeto.

Quando a pandemia de covid-19 chegou, o investidor regressou à China, dizendo que não poderia voltar ao Camboja. Essa foi a última vez que o professor teve notícias do investidor. Pan Sombo recorreu às autoridades locais para iniciar o processo de dissolução do contrato.

Em Sihanoukville não faltam desses edifícios fantasmas. Segundo a prefeitura, existem cerca de 360 prédios inacabados e cerca de 170 outros concluídos, mas que permanecem vazios.

Com uma localização invejável na costa do Golfo da Tailândia, Sihanoukville tornou-se uma cidade em expansão em meados da década de 2010, graças à onda de dinheiro chinês. A busca do Camboja pelo crescimento econômico encontrou um caminho a seguir na iniciativa de infraestrutura transfronteiriça Rota da Seda, bancada pela China.

O desenvolvedor cambojano Prince Real Estate Group iniciou uma série de projetos de construção, incluindo um hotel de luxo e um shopping center. Sihanoukville estava sendo chamada de a segunda Macau à medida que surgiam dezenas de cassinos.

Então a pandemia chegou. No ano passado, o Camboja atraiu apenas cerca de 550 mil turistas chineses, uma queda de 77% em relação a 2019, segundo o Ministério do Turismo. Apenas 15.754 passageiros chegaram ao aeroporto internacional de Sihanoukville no ano passado, um declínio de 98% em relação a 2019.



Isto contrasta fortemente com a dramática recuperação turística observada em Siem Reap, conhecida pelo antigo complexo de templos de Angkor Wat – Patrimônio Mundial da Unesco.

O dinheiro demorou a retornar a Sihanoukville após a pandemia devido à repressão do governo cambojano aos cassinos e à crise imobiliária da China. Serão necessários US\$ 1,1 bilhão em investimentos adicionais para concluir os edifícios inacabados, de acordo com uma estimativa do governo.

Em janeiro, o primeiro-ministro Hun Manet anunciou incentivos fiscais e tratamento preferencial para pedidos de licenças para tentar encorajar os investidores a resgatar os edifícios fantasmas de Sihanoukville.

Mas com a expectativa de desaceleração da economia global, essas medidas terão dificuldade em ser eficazes, disse Ky Sereyvath, diretor-geral do Instituto de Estudos da China da Academia Real do Camboja.

Os investidores chineses despejaram dinheiro nos países asiáticos vizinhos, deixando-os mais expostos à economia da China. O Camboja não é o único exemplo. A crise da dívida da gigante imobiliária chinesa Country Garden Holdings repercutiu na Malásia, onde o destino de um empreendimento de uso misto de US\$ 100 bilhões em Johor está no limbo.

O Camboja depende fortemente do dinheiro chinês. Em 2022, o Conselho para o Desenvolvimento do Camboja aprovou cerca de US\$ 1,9 bilhões em investimentos estrangeiros. Aproximadamente 90% vieram da China.

“Seria difícil preencher a lacuna deixada pela China com investimentos de outros países”, disse o gerente de uma construtora cambojana.

Long Dimanche, vice-governador da província de Preah Sihanouk, disse que Sihanoukville precisa diversificar tanto a sua indústria como os países investidores para ter uma economia mais dinâmica. O governo de Hun Manet mostrou abertura para atrair investimento estrangeiro.

Uma possibilidade poderia ser o Japão. As empresas japonesas têm uma presença menor no Camboja do que na Tailândia ou no Vietnã, mas o Japão tem prestado apoio ao porto de Sihanoukville – o único porto de águas profundas do Camboja – há cerca de três décadas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/04/2024

COM VIAGEM DE LULA PARA COLÔMBIA, GOVERNO ADIA LANÇAMENTO DO PROGRAMA ‘VOA, BRASIL’

Solenidade para lançamento do programa estava prevista para quarta-feira (17) e ainda não há nova data

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

O governo adiou o lançamento do programa “Voa, Brasil”, previsto para quarta-feira (17) em solenidade com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em Brasília. A nova data de anúncio do programa, que prevê oferta de passagens aéreas no valor de até R\$ 200 para grupos de aposentados e estudantes, que não viajaram com as companhias aéreas nos últimos 12 meses, ainda não está definida.

O lançamento oficial do “Voa, Brasil” nesta semana havia sido anunciado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em postagem na última quarta-feira (10), no X (antigo Twitter).

O motivo do adiamento é a viagem na próxima terça-feira (16) da delegação do governo brasileiro, liderada pelo presidente Lula, à Colômbia. No dia em que seria lançado o “Voa, Brasil”, discutido com

o setor há mais de um ano, a comitiva brasileira terá encontro com o presidente colombiano, Gustavo Petro, em Bogotá.

O “Voa, Brasil” foi anunciado no início do governo por Márcio França, que antecedeu Costa Filho na pasta de Portos e Aeroportos e atualmente é ministro do Empreendedorismo. Inicialmente, a proposta gerou polêmicas porque França falou da iniciativa sem ter debatido o suficiente com o Palácio do Planalto e o mercado entendeu que haveria algum subsídio do governo e algum tipo de imposição de preços de bilhete às companhias aéreas.



Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Hoje, o Ministério de Portos e Aeroportos chegou à formatação final do “Voa, Brasil”. O público-alvo é formado por 1,5 milhão de pessoas que não voaram no período de um ano e se enquadram em condições pré-estabelecidas. A iniciativa alcança apenas aposentados do sistema público (INSS), que ganham até dois salários mínimos (R\$ 2.824), e estudantes inscritos no Programa Universidade para Todos (Prouni).

Em recente entrevista, Costa Filho identificou que o País conta com 22 milhões de aposentados do INSS que ganham até dois salários mínimos. Também afirmou que o número de estudantes do Prouni é de 700 mil alunos. O ministério informa que o recorte de 1,5 milhão de potenciais beneficiados pelo “Voa, Brasil” veio do cruzamento de dados feito pelos órgãos federais INSS, Polícia Federal e Ministério da Educação (MEC).

O Valor apurou que a demora no lançamento do programa se deu em razão do trabalho de identificar os CPFs que poderiam ser beneficiados e formatação final da plataforma de governo que garante o acesso à passagem mais barata por meio de conta no portal Gov.br. Além da triagem, técnicos do governo precisaram fazer a ferramenta se comunicar e direcionar os usuários para os sistemas de compra de bilhetes de passagem das empresas aéreas.

As três maiores companhias do País, Gol, Latam e Azul, se comprometeram a oferecer 5 milhões de assentos para o “Voa, Brasil” no primeiro momento. No fim do ano passado, os presidentes das três empresas já haviam, ao lado de Costa Filho, proposto uma campanha de estímulo à compra antecipada de passagens para quem quiser adquirir bilhetes mais baratos.

Quando o “Voa, Brasil” foi idealizado, o governo sinalizou que queria aproveitar parte dos 20%, em média, dos assentos vazios das aeronaves que operaram no Brasil e criticava os preços exorbitantes dos bilhetes adquiridos próximos às datas de embarque. Essas definições, que soavam como interferência no negócio das companhias, não estão mais presentes no discurso do Ministério de Porto de Aeroporto.

Ainda não está claro se as passagens ofertadas pelo “Voa, Brasil” estarão voltadas apenas para a baixa temporada. Este também foi um dos objetivos iniciais, como forma de aproveitar a malha aérea ociosa e estimular a atividade de turismo nesse período.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/04/2024

BRASIL SEMPRE CONDENA QUALQUER ATO DE VIOLÊNCIA, DIZ MAURO VIEIRA APÓS ATAQUES DO IRÃ A ISRAEL

Ministro das Relações Exteriores afirma que o Brasil conclama sempre o acordo entre as partes envolvidas no conflito

Por Gabriela Pereira, Valor — Brasília

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, afirmou nesta segunda-feira que "o Brasil condena sempre qualquer ato de violência", após ser questionado sobre a nota emitida pelo ministério na noite de sábado, após os ataques do Irã contra Israel. O texto foi criticado por não condenar imediatamente os ataques.

Vieira afirmou ainda que, no momento em que a nota foi escrita, o ministério ainda não tinha claro "a extensão ou o alcance das medidas tomadas". Por fim, voltou a dizer que o Brasil conclama sempre o acordo entre as partes envolvidas no conflito.

No comunicado do fim de semana, o Itamaraty expressou "grave preocupação" com a escalada da tensão no Oriente Médio. Em entrevista à GloboNews, o embaixador de Israel, Daniel Zonshine, afirmou estar "desapontado" com a nota, que não condenou diretamente o ataque do Irã. O Instituto Brasil-Israel também se manifestou criticamente à nota.



— Foto: Antonio Cruz/Agência Brasil

Encontro com chanceler argentina

A declaração de Vieira ocorreu durante visita ao Brasil da chanceler da Argentina, Diana Mondino. No encontro, Mondino afirmou que é possível que seja agendado um encontro com o presidente argentino, Javier Milei, e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, de acordo com a disponibilidade de agenda. D

urante a campanha eleitoral da qual saiu vitorioso, Milei fez duras críticas à Lula, aliado do ex-presidente da Argentina, Alberto Fernandez.

Vieira afirmou que os dois países têm uma "aliança estratégica forjada ao longo de décadas" e é de interesse comum que a relação seja mantida.

O ministro anunciou que a reunião entre os representantes dos países tratou sobre a licitação da ponte que liga as cidades de São Borja, no Brasil, a de Santo Tomé, na Argentina. Além da manutenção de outras pontes que interligam os países. Mondino afirmou que "o objetivo é evitar a demora e as complicações no trânsito de pessoas, permitindo que elas possam ir e vir com tranquilidade", disse.

Outros temas abordados no encontro foram a modernização na navegação da hidrovia Paraná-Paraguai, a cooperação entre os países do Mercosul e a cooperação energética. Sobre o tema, Vieira afirmou que trataram sobre o uso do gasoduto Brasil-Bolívia, que pode abrir a possibilidade para a exportação de insumos brasileiros. A chanceler argentina disse que o assunto é complexo, mas que existe um "alinhamento de interesse".

Mondino também foi questionada sobre uma fala do presidente argentino Javier Milei direcionada ao empresário Elon Musk, dono da rede social X (antigo Twitter) sobre o embate com o poder judiciário brasileiro. "A Argentina jamais vai interferir nos temas internos de cada país", disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/04/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DIÁLOGO E COORDENAÇÃO SÃO PRIMEIROS DESAFIOS DA SNHN

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 15/04/2024 - 16:42

Arquivo/Divulgação



Criação da Secretaria de Hidrovias e Navegação foi bem recebida pelo setor, que vê necessidade de integração entre agentes para alcançar avanços em projetos hidroviários

O decreto 11.979/2024, que criou a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), estabeleceu que, na prática, a pasta vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) começa a atuar daqui a duas semanas, no dia 29 de abril. A iniciativa, aguardada há

muitos anos, foi bem recebida pelo setor, que espera os próximos passos e quais serão as políticas públicas para desenvolvimento efetivo do modal. A leitura inicial é que a instalação da secretaria demonstra que as principais dificuldades foram superadas, a partir da aprovação da criação da pasta dentro da estrutura de governo e da definição do orçamento. Outras, entretanto, ainda precisarão ser encaradas, na medida em que os trabalhos começarem, sendo uma das principais o estabelecimento de integração e linhas de comunicação com outras pastas e órgãos de governo, a fim de garantir que as políticas sejam alinhadas.

As vias navegáveis no Brasil possuem uma série de agentes públicos intervenientes como Marinha, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Ministério de Minas e Energia (MME), ANA (Agência Nacional de Águas), Aneel (Energia Elétrica), ANP (Petróleo, Gás e Biocombustíveis), Antaq (Transportes Aquaviários) e Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente). O advogado Felipe Castilho, acredita que a coordenação entre os diferentes agentes públicos é crucial para garantir que as políticas e regulamentações sejam consistentes e que os projetos de infraestrutura hidroviária sejam implementados de forma eficiente. "Manter todos eles alinhados com o planejamento da SNHN ensejará muito trabalho e dedicação, além de resiliência para o secretário", analisou Castilho, do escritório Kincaid Mendes Vianna.

Castilho acrescentou que a atração de investimentos privados por meio de parcerias público privadas (PPPs) também torna importante estabelecer um equilíbrio nas modelagens para que elas sejam atrativas de modo que o investidor recupere o investimento e entregue um retorno adequado sobre o capital, sem gerar mais custos para a carga. Outro ponto de atenção, segundo Castilho, é o investimento em tecnologia e inovação visando o aumento da eficiência da navegação hidroviária, como sistemas avançados de gestão de tráfego fluvial e embarcações mais eficientes.

O advogado também observa a necessidade de desenvolvimento regional integrado, pois as vias navegáveis atravessam diversas regiões e estados, exigindo uma abordagem de planejamento que considere as carências e o impacto socioeconômico em todas as regiões afetadas, incluindo a população ribeirinha. Esse aspecto inclui a integração com outras modalidades de transporte para otimizar a cadeia logística completa.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, disse que a iniciativa de criação da secretaria nacional de hidrovias foi bem recebida pelo setor, tanto por associações de terminais portuários, quanto de empresas que operam terminais e na navegação. Barbosa lembrou que, em seu período como diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (2006-2010), havia dificuldade de avançar, dentre outros fatores, porque existia preocupação com a segurança hídrica para geração de energia.

Ele destacou que a navegação interior é vantajosa ambientalmente, economicamente e socialmente, citando a retirada de motoristas e ajudantes de caminhões que trafegam muitas horas em trajetos, muitas vezes, 'pouco recomendados'. "Com o aumento da navegação interior, estamos contribuindo para esses três aspectos com propriedade: econômico, ambiental e social", afirmou.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou que a SNHN será um braço ministerial pensando em políticas públicas e conduzindo o planejamento das outorgas, acompanhando, monitorando e supervisionando o trabalho da agência reguladora na modelagem das concessões. Ele acrescentou que a nova pasta contribuirá para superar um dos maiores desafios que a agência enfrenta: a regulação e fiscalização de serviço adequado ao usuário. “Além do transporte de cargas, fundamental para economia do país, era necessário uma secretaria de hidrovias para promover melhoria no transporte de passageiros”, disse Nery.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que o governo trabalha em seu plano de investimentos em mais de 60 instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4s) na região Norte, que vão impactar mais de 780 mil pessoas, considerando apenas as que vivem às margens do Rio Madeira. Ele também salientou que a modelagem construída pela Antaq não prevê custos operacionais de tarifa. “O desafio precisa ser trabalhado cada vez mais com Casa Civil, integrando governo, Antaq, Marinha, Congresso Nacional para avançar na agenda crescimento econômico”, afirmou Costa Filho.

Dino Antunes, indicado para chefiar a SNHN, disse, durante o evento de lançamento da secretaria, na semana passada, que as ações envolverão o diálogo e o apoio de outros órgãos e ministérios, como o da Justiça, para discutir a segurança patrimonial da navegação no Norte, e da secretaria de PPI [Programa de Parcerias e Investimentos], Antaq e Infra S.A para as concessões hidroviárias. Ele também citou a necessidade de interagir com a Marinha para debater temas como a formação de fluviários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/04/2024

VPORTS TEM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/04/2024 - 15:37



Entre os destaques, está o segmento de automóveis: 43 mil veículos passaram pelo porto em 2024 contra 14 mil no mesmo período do ano passado

A movimentação de cargas na Vports no primeiro trimestre do ano superou em 27% o volume movimentado no mesmo período de 2023. No total, foram 386 mil toneladas de produtos a mais, um novo recorde para o porto, que alcançou um volume geral de 1,8 milhão de toneladas movimentadas nos três meses.

Além disso, março também foi um mês de recorde, com 792 mil toneladas movimentadas, superando todos os registros anteriores no mesmo mês.

Entre os destaques, está a movimentação de veículos: no primeiro trimestre do ano passado, foram 14 mil veículos. Este ano, o número subiu para 43 mil, num aumento de 273%. Já as cargas gerais tiveram aumento de 61% em relação aos dois trimestres, totalizando este ano 162 mil toneladas movimentadas.

Para o diretor comercial da Vports, Pedro Benevides, os volumes recordes e o crescimento registrado no trimestre são resultado de um trabalho focado em dar mais dinamismo, celeridade e estrutura ao porto.

“O Espírito Santo tem vocação portuária, mas era latente a necessidade de investir em modernização e infraestrutura, além de tornar as relações comerciais mais ágeis e personalizadas, permitindo atender com eficiência as demandas dos clientes. E é nisso que temos apostado”, considera.

Além disso, o mês de abril já começou com um novo destaque: um recorde de desembarque de granel sólido em um único navio. “Foram movimentadas 52 mil toneladas de calcário em granel sólido, uma quantidade ainda não vista no porto”, afirma.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/04/2024

FRENTE PARLAMENTAR PEDE PARA DEBATER ‘BR DOS RIOS’ COM SECRETARIA DE HIDROVIAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15/04/2024 - 19:38



Foto: Sérgio Francês/MPor

Grupo ouviu de representantes de estaleiros do Norte alertas para que futuro programa de incentivo à navegação interior não contenha nenhum tipo de flexibilização para importação de embarcações

A frente parlamentar em defesa da indústria naval brasileira pretende conversar com o futuro secretário nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes, indicado para o cargo pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O pedido foi feito, informalmente,

na última quinta-feira (11), durante o evento de lançamento da secretaria, em Brasília. Na ocasião, o presidente da frente, deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), disse que a primeira agenda com a equipe da SNHN tem como objetivo debater o ‘BR dos Rios’, como está sendo chamado o programa para o desenvolvimento do potencial hidroviário do país.

Lindenmeyer disse que estaleiros da região Norte vêm alertando para que o BR dos Rios não contenha nenhum tipo de abertura indiscriminada para importação de embarcações, a exemplo do que ocorreu a partir do BR do Mar (Lei 14.301/2022). A preocupação é que haja alguma flexibilização que impacte negativamente a indústria instalada, que gera milhares de postos de trabalho na região, a exemplo do que ele entende ter ocorrido na bacia do Rio Paraguai, na região Sul.

Entre as questões prioritárias a serem enfrentadas definidas pela SNHN está a demora que as empresas brasileiras de navegação (EBNs) têm relatado, desde o ano passado, quanto ao ressarcimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) relacionado às contas vinculadas. Outro desafio, segundo o próprio Antunes, é viabilizar os financiamentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) também para o setor de infraestrutura aquaviária, com foco principal na navegação e na construção de instrumentos que possibilitem o uso do fundo setorial pela navegação interior de passageiros e de cargas.

Em visita a Manaus (AM) no final de março, integrantes da frente parlamentar ouviram de representantes da indústria naval local manifestações em relação ao fluxo de recursos e liberações de investimentos do FMM. Eles alegam que existem recursos represados para volumes significativos de investimentos para projetos com a finalidade de transportar a carga produzida na região e que é escoada pelos rios do Norte. O grupo visitou as instalações de estaleiros como Beconal e Juruá. Lindenmeyer destacou que Manaus conta com mais de 70 estaleiros, de diferentes portes e especialidades.

Lindenmeyer avalia que, durante muitos anos, o Brasil apostou preferencialmente num único modal, o rodoviário, apesar de o país ter um potencial estimado de navegabilidade em seus rios acima de 40 mil quilômetros, com oportunidades de integração dos modais. Ele considera uma sinalização de retomada a inclusão no novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) de projetos para a recuperação de eclusas que estavam há muito tempo sem manutenção. “Temos que diminuir custos, valorizando inclusive motoristas de caminhão, diminuindo o tempo de deslocamento. O Brasil voltou a investir em ferrovias e, agora, faz uma escolha firme através da secretaria, estabelecendo hidrovia como prioridade”, destacou o presidente da frente parlamentar.

Lindenmeyer lamentou que, apesar de o Rio Grande do Sul ter a segunda maior bacia hidrográfica do país, atualmente a utilização de rios e lagoas na região é baixa. “A hidrovia binacional Brasil-Uruguai permitirá o fortalecimento das relações entre os dois países, potencializando nossos portos, gerando oportunidades no setor naval, na questão dos marítimos e dialogando com a questão do meio ambiente”, projetou o parlamentar.

Dos R\$ 4,1 bilhões na carteira de investimentos do novo PAC para o modal no período 2024-2026, estão previstos R\$ 2,3 bilhões para o plano de monitoramento hidroviário e R\$ 1,5 bilhão para cinco ações de dragagens e derrocagens, além de R\$ 155 milhões para intervenções relacionadas a eclusas e R\$ 123 milhões voltados para outras 15 ações em IP4s (instalações portuárias públicas de pequeno porte).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/04/2024

ARTIGO - SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES – LEGAL OU ILEGAL? E O NÃO JULGAMENTO DE MÉRITO PELO STJ

Por Priscila Maria Alves OPINIÃO 15/04/2024 - 13:26



O presente artigo tem por finalidade trazer um resumo do histórico da THC-2(SSE) – serviço de segregação e entrega de contêineres/ Terminal Handling Charge 2.

Desde a aprovação dessa cobrança pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), passando pela decisão do Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), que decidiu que a referida cobrança constituiria infração à ordem econômica, até a recente decisão no Superior Tribunal de Justiça, que a despeito de não ter decidido o mérito da controvérsia, manteve decisão do Tribunal Regional Federal da Terceira

Região (TRF3) pela legalidade da cobrança.

Como é de conhecimento dos estudiosos e atuantes no meio marítimo, a Terminal Handling Charge-THC é a despesa de manuseio e movimentação dos contêineres no terminal portuário. E, no passar dos anos, o entendimento das empresas que operam com as movimentações de contêineres foi se alterando.



Restando entendido que o THC somente cobria as despesas com as movimentações das cargas do navio até a colação em pilha do terminal portuário, sendo assim, os importadores que desejassem movimentar a carga para recinto alfandegado/operador retroportuário (fora do Porto) deveriam pagar a THC2 (SSE).

Priscila Maria Alves Priscila Maria Alves é Coordenadora de Jurídico de empresa do ramo portuário, advogada graduada pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro -PUC RIO, Pós Graduanda em Direito Marítimo e Portuário pela MLAW-ACADEMY e Membro da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/servico-de-segregacao-e-entrega-de-containers.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/04/2024

ARTIGO - CABOTAGEM: TENDÊNCIAS PARA 2024 DO MODAL DE TRANSPORTE MAIS SUSTENTÁVEL DO BRASIL

Por Luiza Bublitz *OPINIÃO* 15/04/2024 - 12:48



A cabotagem viabiliza o transporte de produtos ao longo da costa do Brasil desde a chegada dos portugueses ao país, nos anos 1500. É por meio dela que, atualmente, são movimentados mais de um milhão de TEUs ao ano, atendendo grandes, pequenas e médias empresas, gerando receita em impostos e empregos para o país, além de alimentar os brasileiros, literalmente, com o transporte de milhões de toneladas de arroz e outros grãos.

Para 2024, existem certos fatores que enxergo como tendências e verdadeiras oportunidades no setor. A primeira delas é uma solução para os imprevistos e obstáculos, que só quem trabalha com navegação sabe quão constantes são. Refiro-me desde a intempéries climáticas até eventos que ocasionem rupturas na cadeia logística. Como lidar com essa imprevisibilidade, sendo que todo o nosso negócio é baseado em operar de forma sistêmica e calculada? A pontualidade é um dos principais pilares do nosso modal — acima de 90%, segundo a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) — e é a resposta a essa pergunta que marca a primeira tendência que abordarei: a "cabotagem integrada".

A cabotagem, aliada aos demais modais de transporte de carga e também à armazenagem estratégica, é uma grande ferramenta para aportar esta resiliência (capacidade de se recuperar ou se adaptar a mudanças) indispensável numa logística eficiente. Ela viabiliza o transporte planejado de grandes quantidades de insumos e produtos, de forma segura, com grande abrangência geográfica e de forma sustentável. Emite, pelo menos, quatro vezes menos CO₂ do que o transporte rodoviário de cargas, considerando a mesma distância, de acordo também com a ABAC. Esse quase "casamento perfeito", entre a cabotagem e os demais modais, em especial o rodoviário e o ferroviário, substitui o deslocamento da carga via rodovias por longos períodos e distâncias, reequilibrando a matriz logística brasileira.

E é justamente impossível não passar por este ponto importantíssimo — a necessidade de uma matriz de transportes mais equilibrada no Brasil. Atualmente, ela é largamente concentrada no modal rodoviário, com expressivos 61%. Mas a baixa eficiência desse modal, em médias e longas distâncias, tem reflexos negativos sobre os preços dos insumos e produtos, impactando toda a cadeia de produção nacional, como um efeito dominó, desde o produtor até o consumidor final. No Brasil, a cabotagem é responsável por 12% do transporte de cargas. Essa diferença gritante se traduz em custos mais altos para todos. A partir de uma matriz mais equalizada, diminuimos a dependência de um único modal, reduzimos custos logísticos, incentivamos a economia brasileira e tornamos a cadeia logística mais eficiente.

A segunda tendência para o nosso setor, que vejo como grande oportunidade para ampliar o espaço da cabotagem no mercado brasileiro, é a oferta do serviço para carga fracionada. Se engana quem acha que para transportar os seus produtos via cabotagem é preciso ter carga suficiente para preencher todo um contêiner. A carga fracionada é direcionada para demandas que envolvam cargas que não ocupam um contêiner inteiro, a partir de embarques que podem ser realizados em diferentes estados do país. Por exemplo, uma carga fracionada pode ser embarcada nos portos de Imbituba ou Itapoá, em Santa Catarina, com parada em Santos, em São Paulo, e destino a Manaus, no Amazonas. Essa democratização da cabotagem permite ao varejo acesso a uma fatia maior do mercado brasileiro, atendendo também quem precisa movimentar volumes menores, em diferentes setores, como papel e celulose, materiais de construção e de escritório, produtos em madeira e cerâmica, entre outros.

Como terceiro destaque para este ano ressalto a tecnologia aliada à inteligência humana. É claro que armadores de cabotagem oferecerem tecnologias que permitem aos clientes mais autonomia, seja para conferir rotas e trechos disponíveis, bookings, programações de navios, cotação ou contratação.



Mas, para além disso, me refiro ao emprego da tecnologia em análises preditivas, com times focados em ações e soluções que facilitem a experiência do cliente, em todas as etapas. Para ir além do monitoramento de carga em tempo real, é preciso dedicação para alinhar expectativas e necessidades individuais de cada cliente, entregando uma jornada ainda mais eficiente em nosso modal. É o que nós fazemos na Aliança.

Exemplo disso foi a nossa atuação com relação às rotas de/para Manaus, no ano passado. Todo ano, entre meados de maio e início de junho, tem início o período de vazante nos rios da Bacia do Amazonas, processo de descida do nível das águas, que afeta a capacidade de navegação no Amazonas e seus afluentes. Em 2023, esse período foi intensificado devido ao fenômeno climático El Niño. Nossos times monitoram constantemente essa situação há anos, mas, devido à expectativa de agravamento da estiagem, no 3º trimestre de 2023, reforçamos as análises preditivas de dados relacionados à navegabilidade na região. A partir desse monitoramento, que conta com estações meteorológicas da Agência Nacional de Águas (ANA) e Sonar nos navios da frota, atrelado às análises estratégicas de planejamento e operação, foi possível alertar antecipadamente os nossos clientes sobre a situação, especialmente aqueles que produzem na Zona Franca de Manaus. Com isso, conseguimos minimizar os impactos e empresas puderam adiantar os embarques dos seus produtos com destino às outras regiões do país, permitindo que essas companhias mantivessem os seus compromissos e perspectivas de venda durante a Black Friday e o Natal, duas das principais datas do varejo.

Como quarta e crescente tendência, temos a sustentabilidade, fator inegável, que tem atraído cada vez mais empresas adeptas pelo mundo. Os clientes já buscam e demandam por soluções logísticas digitalizadas, integradas e, principalmente, descarbonizadas. O comprometimento com as pessoas e com o meio ambiente hoje precisa ser parte do negócio, em todos os setores. Nesse cenário, ter, por exemplo, uma estratégia bem definida de transição energética é mais do que uma tendência global, a sustentabilidade precisa estar presente nas decisões mais estratégicas. Lógico que não será possível mudar toda uma cadeia logística do dia para a noite, mas estar ciente dessa necessidade e estabelecer metas de curto, médio e longo prazos, ajudam a tornar a agenda ambiental uma realidade.

Mais do que apenas tendências, esses pontos levantados representam oportunidades, em especial para o desenvolvimento da cabotagem. Segundo estudo de 2018, do Instituto Ilos, para cada contêiner na cabotagem, existem outros 4,8 que seriam captáveis pelo modal aquaviário no país. Ou seja, ainda há muito espaço para que um dos modais mais seguros, econômicos e sustentáveis cresça e, com ele, transporte literalmente boa parte da economia e da prosperidade brasileiras.



Fontes de consulta: ABAC, ILOS (Brasil), Aliança Navegação e Logística.

Luiza Bublitz Luiza Bublitz é presidente da Aliança Navegação e Logística. Formada em Administração de Empresas pela

Universidade Paulista, com MBA em Gestão Empresarial, pela Fundação Getúlio Vargas

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/04/2024

TECON RIO GRANDE TERÁ SERVIÇO ALIMENTADOR PARA A AMÉRICA DO SUL PARA A ÁSIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/04/2024 - 11:49

O Tecon Rio Grande, a companhia marítima sul-coreana Hyundai Merchant Marine (HMM) e a operadora de feeder cingapuriana Bengal Tiger Line (BTL) firmaram acordo para a integração de um serviço alimentador na América do Sul.



A cooperação visa aprimorar a eficiência dos serviços prestados aos embarcadores do sul do Brasil, Argentina e Uruguai. A solução anunciada envolve a integração de um serviço alimentador (feeder), projetado para a transferência de cargas entre portos menores e um terminal concentrador (hub), com uma rota direta e otimizada entre a Ásia e a América do Sul.

Pela primeira vez, um porto no sul do Brasil será a primeira escala na costa leste do continente para uma rota direta da Ásia, assegurando assim tempos de trânsito mais rápidos para cargas tanto da região sul quanto dos mercados do Prata.

Segundo a Wilson Sons, proprietária do Tecon Rio Grande, a colaboração é uma resposta inteligente às restrições estruturais enfrentadas pelos países vizinhos ao Brasil. A profundidade reduzida dos canais que levam aos portos da Argentina e do Uruguai limita a capacidade de carregamento das embarcações de médio porte que atendem a costa leste da América do Sul, forçando-as a realizar escalas duplas ao longo da costa brasileira, em portos como Santos, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina, para aliviar a quantidade de carga e permitir a navegação para os terminais em Buenos Aires e Montevideu.

A restrição de profundidade também impede a entrada da nova geração de navios New Panamax, que não conseguem atracar nas instalações argentinas e uruguaias. Essa realidade representa um grande desafio para a conectividade da região com os principais mercados do mundo — Ásia, Europa e Estados Unidos.

A adoção de navios feeder para servir os portos do Prata é uma solução que possibilita que embarcações de grande porte se dediquem aos portos brasileiros mais profundos, como Rio Grande. Esse arranjo permite o aproveitamento integral da capacidade de carregamento dos navios e traz ganhos de eficiência e economia de custos para armadores e embarcadores.

Essas vantagens incluem o emprego de navios maiores, como a classe New Panamax que chegou recentemente ao Brasil, maximizando a quantidade de carga transportada por viagem. A redução dos tempos de trânsito e eliminação de escalas duplas são ganhos também esperados.

"Isso não apenas ajuda a reduzir os custos operacionais, mas também facilita o tráfego nos portos brasileiros, melhorando a utilização dessas infraestruturas essenciais para o dinamismo econômico do país", destaca a Wilson Sons em nota.

Novo serviço

O novo serviço semanal da HMM, o Far East-India-Latin America Service (FIL), conta com 12 navios fazendo escalas regulares em Rio Grande e uma capacidade total de aproximadamente 64 mil TEUs. A rota foi projetada para atender às necessidades de exportadores e importadores do sul do Brasil, além de conectar embarcadores uruguaios e argentinos aos mercados asiáticos. O navio feeder, de Cingapura, o "Tiger Plata", possui uma capacidade de transporte de 1,7 mil TEUs e também fará escalas semanais.

A operação terá início com a partida da embarcação "Hyundai Grace" do porto sul-coreano de Pusan, nesta terça-feira (16), chegando em Rio Grande em 25 de maio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/04/2024

ASIA SHIPPING ACQUIRE PARTE DA STARTUP CATARINENSE DATI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/04/2024 - 11:05



Com essa movimentação, a Asia Shipping passa a contar com uma plataforma digital completa de comércio exterior

A Asia Shipping, integradora digital de logística que opera no comércio de importações de contêineres cheios da Ásia para a América do Sul, comemora seu aniversário de 28 anos com novos investimentos em tecnologia. A empresa acaba de adquirir parte da startup catarinense Dati, que conta com uma plataforma em nuvem com IA para simplificar e aprimorar as operações de Comex.

Com esta transação, cujo valor não é revelado, a Asia Shipping passa a oferecer uma plataforma digital completa, que automatiza a rotina na importação com uso de Inteligência Artificial, abrangendo supply chain, desembaraço, logística internacional e logística nacional. “Trata-se de um serviço diferente de tudo que existe no mercado e que promete transformar o setor globalmente, ao unir todas as informações necessárias em um único local. A automação de até 87% da importação com o uso de Inteligência Artificial trará mais eficiência e agilidade para nossos clientes”, afirma Alexandre Pimenta, CEO da Asia Shipping.

Por meio da IA e do Machine Learning, a plataforma da Dati é capaz de gerir e se comunicar de forma autônoma com todo o ecossistema de importação e exportação, agindo de maneira proativa e preventiva, a partir da análise de dados.

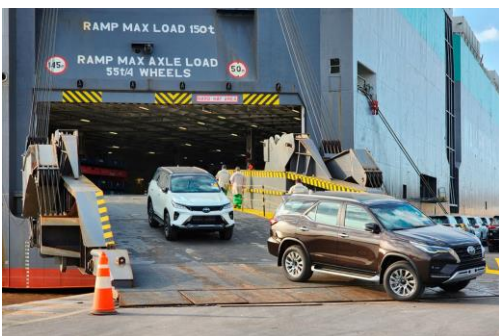
A solução tem capacidade de automatizar quase todas as operações envolvidas no departamento de comércio exterior, cobrindo desde a emissão do Pedido de Compra (PO) até a geração da Nota Fiscal de entrada no estoque.

No ano passado, a Asia Shipping cresceu 22,42%, reflexo da recuperação de algumas indústrias e do investimento em novas tecnologias – APIs e IA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/04/2024

PORTO DE RIO GRANDE RECEBE 643 VEÍCULOS DE JANEIRO A MARÇO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/04/2024 - 11:05



O Porto do Rio Grande, administrado pela Portos RS, movimentou 643 automóveis de janeiro a março. O número consolida o porto como a principal porta de entrada de veículos importados no Rio Grande do Sul pelo modal portuário. Comparado ao mesmo período de 2023, houve crescimento de 330% na movimentação.

No Brasil, o mercado de importação de veículos apresentou um crescimento expressivo nos primeiros três meses do ano. Segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), dados indicam que as importações de veículos aumentaram mais de 40% no acumulado de janeiro a março de 2024, um avanço de 46,3% em relação ao mesmo período de 2023.

A China é o principal fornecedor de veículos para o Brasil, com destaque para os carros eletrificados e híbridos, que dominaram as linhas de importação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/04/2024

APS ASSINA CARTA DE INTENÇÕES COM ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO PARANÁ

Da Redação NOTÍCIAS



Documento foi assinado durante visita do presidente da APS ao Porto de Paranaguá

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou na quinta-feira (11) uma carta de intenções com a empresa Portos do Paraná, responsável pela administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, para o desenvolvimento de acordos de cooperação técnica.

“Uma das iniciativas que foram tomadas em Paranaguá e que pode ser replicada em Santos é a instalação de um pátio para caminhões administrado pelo próprio porto, com banheiros, cantina, serviços de documentação, ou seja, uma ação que valoriza os caminhoneiros”, disse o presidente da APS, Anderson Pomini.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/04/2024

PROJETO DE TUP EM ARROIO DO SAL É HABILITADO PELA ANTAQ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12/04/2024 - 21:01



Divulgação DTA

DTA, responsável pela obra, informou que vai se concentrar em etapa de licenciamento junto ao Ibama. Previsão é de que o empreendimento seja entregue em 2026

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) habilitou o projeto do Porto Litoral Norte, terminal de uso privado (TUP) localizado no município de Arroio do Sal (RS). A DTA Engenharia, empresa responsável pela obra, informou que vai se concentrar no Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (Eia/Rima) junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A previsão é de que o empreendimento seja entregue em 2026, quando começará a receber os primeiros navios.

De acordo com a DTA, os estudos estão sendo conduzidos há mais de um ano, sendo necessário cumprir o rito ordinário, que inclui audiências públicas e as emissões das licenças prévia e de instalação (LP e LI). Finalizadas estas etapas, o próximo passo é o início da construção do complexo para posterior entrada em operação.

A construção do porto em Arroio do Sal conta com um investimento total de R\$ 6 bilhões. O escopo prevê que o complexo terá capacidade para movimentar 53 milhões de toneladas por ano, o equivalente ao dobro do Porto de Rio Grande. O projeto abrange 10 berços para atracação de grandes navios, sendo oito para contêineres, granéis sólidos, líquidos e gás e dois para transatlânticos.

Em nota, a DTA ressaltou que segue com a negociação de contratos com empresas interessadas no projeto, em meio ao cumprimento das fases que antecedem o início das obras. Segundo a empresa, foram assinados seis memorandos de entendimento com empresas que representam 30% das cargas do porto de Arroio do Sal.

O presidente da DTA, João Acácio Gomes de Oliveira Neto, disse que já foram realizadas dezenas de levantamentos nos meios físico, biótico e sócio ambiental, além do projeto básico de engenharia e estudos específicos para a elaboração do Eia/Rima, em atendimento ao termo de referência (TR) do

Ibama. “A liberação pela Antaq é um passo muito importante pois reconhece a necessidade desse porto, sua localização, e que está em consonância com a política de desenvolvimento logístico do governo federal”, comentou Oliveira Neto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/04/2024

APS CONTRATA ATUALIZAÇÃO DE ESTUDO SOBRE ASSOREAMENTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12/04/2024 - 21:03



Arquivo/Divulgação

Objetivo é obter valores atualizados das taxas anuais de assoreamento de toda a infraestrutura aquaviária do porto organizado para um gabarito de dragagem do canal de navegação de -16m

A Autoridade Portuária de Santos (APS) firmou um contrato para prestação dos serviços de atualização e complementação do "Estudo Hidráulico para Análise das Alterações nos Volumes de Assoreamento no Canal devido a Alterações Geométricas em seu Gabarito", elaborado em 2017. O termo foi celebrado pela APS com a Universidade de São Paulo (USP) e a Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica (FCTH), na última semana e publicado no Diário Oficial da União da última quinta-feira (11).

A atualização visa à obtenção de valores atualizados das taxas anuais de assoreamento de toda a infraestrutura aquaviária do porto organizado de Santos (berços, acessos e canal de navegação), considerando a sua conformação geométrica e geomorfológica atual, bem como para um gabarito de dragagem do canal de navegação de -16m DHN (Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha). O contrato tem prazo de oito meses, no valor global de R\$ 270,4 mil.

A dragagem e os estudos complementares são importantes para o tráfego de navios New Panamax no canal santista. A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) homologou a entrada do 366m com calado de 14,2 metros em 2021. Em 2022, as simulações da praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP) atestaram que os 366m, com boca de até 52m e calado até 14,5m conseguem entrar no Porto de Santos. No ano seguinte, a CPSP publicou a portaria 10, com os procedimentos operacionais para operação de navios dessa classe em Santos.

O navio MSC Natasha XIII atracou no dia 1º de fevereiro de 2024 no BTP. A segunda entrada de um navio deste porte ocorreu no último dia 21 de março, quando o MSC C. Montaine foi recebido no terminal da BTP. O primeiro tem 366m de comprimento (LOA) por 48m de boca e 141,4 mil toneladas de DWT. O segundo tem 366m de LOA por 51m de boca e 175,9 mil toneladas de DWT.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/04/2024

CONCESSÕES E INVESTIMENTOS PÚBLICOS SÃO DESAFIOS DO 'BR DOS RIOS'

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 12/04/2024 - 17:07



Arquivo/Divulgação

Secretária-executiva do MPor avalia que desenvolvimento do potencial hidroviário passa por encontrar modelos sustentáveis e garantir recursos do DNIT

A secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori, avalia que o BR dos Rios representará um grande desafio para o desenvolvimento do potencial hidroviário brasileiro, que



passa por inserir o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) na ponta dos investimentos e por tocar as outorgas. A pasta interage com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre os projetos de concessão que foram priorizados e constam no plano geral de outorgas (PGO).

"É muito desafiador colocar de pé pela primeira vez modelagem de hidrovia. As primeiras modelagens de rodovias são muito complexas. Mas estamos pegando o que conhecemos de boas modelagens de outros modais para trazer para hidrovias e para que efetivamente possamos acertar", afirmou Mariana, na última quinta-feira (11), durante o evento de lançamento da SNHN, em Brasília.

Mariana destacou que o governo conseguiu aumentar os recursos para investimentos públicos, como dragagens e eclusas. A secretária mencionou que houve recorde de R\$ 650 milhões investidos em hidrovias pelo governo em 2023 e que foram garantidos R\$ 700 milhões de orçamento para a atividade. Ela acrescentou que o transporte de passageiros no Norte depende muito de investimentos públicos.

"Nossas modelagens trarão benefícios para a população, principalmente na região Norte mas também para escoamento de cargas na região Paraguai-Paraná e demais hidrovias que vamos conseguir investir. Nos próximos anos, vamos entregar muito para o setor", projetou Mariana.

A secretária-executiva do MPor lembrou que a criação de SNHN era esperada há muitos anos e que a área de hidrovias, por muito tempo, ficou vinculada ao Ministério dos Transportes. "Pela primeira vez, temos uma secretaria que tocará especificamente esta pauta. Com certeza, essa é a pauta que temos que focar mais no momento. Já tocamos diversas políticas públicas e agora hidrovias tem que ser a pauta do momento", acredita.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/04/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.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: 15/04/2024