

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 028/2024  
Data: 16/04/2024



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
SANTOS TEM DEBATE JURÍDICO TÉCNICO COM ESPECIALISTAS DA ÁREA PORTUÁRIA .....	4
PORTO + CIDADE.....	5
ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS RECEBE EXPOSIÇÃO DO MUSEU DO PORTO.....	6
<b>MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>7</b>
NO PAÍS, QUASE 80% DA GERAÇÃO DE ENERGIA INSTALADA, EM 2024, ESTÃO NO NE .....	7
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....</b>	<b>8</b>
SENATRAN ENCAMINHARÁ NOVAS NOTIFICAÇÕES A TODOS OS CONDUTORES QUE AINDA NÃO REALIZARAM O EXAME TOXICOLÓGICO.....	8
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>9</b>
EDITORIAL – SOBRE DÍVIDAS E INVESTIMENTOS.....	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	9
<i>Crise catarinense 1</i> .....	9
<i>Crise catarinense 2</i> .....	10
<i>Crise catarinense 3</i> .....	10
<i>Crise catarinense 4</i> .....	10
<i>Transporte hidroviário 1</i> .....	10
<i>Transporte hidroviário 2</i> .....	10
NACIONAL - SENADO VAI PROPOR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA PARA AMORTIZAR DÍVIDA DOS ESTADOS .....	10
NACIONAL - BRASIL VOLTA A ANALISAR IMPORTAÇÃO DE GÁS PRODUZIDO NA ARGENTINA .....	11
NACIONAL - MAIORIA DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA É DA INICIATIVA PRIVADA, APONTA ESTUDO .....	12
REGIÃO NORTE - ANP APROVA USO EXPERIMENTAL DE BIODIESEL EM EMBARCAÇÃO FLUVIAL.....	14
REGIÃO SUL - AUTORIDADE PORTUÁRIA ANUNCIA PONTOS DE FUNDEIO NA BAÍA DA BABITONGA.....	15
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP REALIZA LEILÃO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA DO LOTE LITORAL PAULISTA .....	15
INOVAÇÃO - INOVA EXPORT PROMETE IMPULSIONAR INOVAÇÃO E PROMOVER PARCERIAS .....	17
INTERNACIONAL - PANAMÁ LANÇA PROJETO DE CANAL SECO PARA TRANSPORTE DE CARGAS .....	19
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>20</b>
GOVERNO ESTÁ PRÓXIMO DE ACORDO PARA AUMENTAR PODER NA ELETROBRAS .....	20
HADDAD AFIRMA QUE FMI TERÁ QUE ‘REVER PARA MELHOR’ PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO DO BRASIL .....	21
BRASIL ESTÁ PREOCUPADO COM QUEDA EXPRESSIVA DAS EXPORTAÇÕES PARA A ARGENTINA, AFIRMA SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR.....	22
SIMONE TEBET DIZ QUE GOVERNO VAI ‘PERSEGUIR META ZERO’ APÓS AFROUXAR AJUSTE FISCAL .....	24
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>25</b>
GOVERNO MUDA METAS, EXPÕE FRAGILIDADE DO ARCABOUÇO E PROPÕE REVISÃO DE GASTOS COM INSS E PROAGRO .....	25
LIRA QUER FATIAR REFORMA TRIBUTÁRIA EM QUATRO PROJETOS DE LEI; FAZENDA RESISTE .....	28
HADDAD DIZ QUE LEVOU A LULA DESEJO DE CAMPOS NETO SOBRE TRANSIÇÃO MAIS LONGA NO COMANDO DO BC.....	30
GOVERNADORES QUEREM USAR RECURSOS DE RENEGOCIAÇÃO DA DÍVIDA EM INFRAESTRUTURA E SEGURANÇA.....	30
GOVERNO TENTA ‘AMARRAR’ EMENDAS A INVESTIMENTOS E DAR PRIORIDADE PARA O PAC NA ORDEM DOS REPASSES.....	31
MERCADO LIVRE CONFIRMA INVESTIMENTO DE R\$ 23 BI NO BRASIL E ANUNCIA CRIAÇÃO DE 6,5 MIL EMPREGOS .....	33
‘LIÇÕES DAS TELES PODEM SER APLICADAS NO SETOR DE ENERGIA’, DIZ EXECUTIVO DA ELETROBRAS .....	34
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>35</b>
ANÁLISE: EXCESSO DE CAPACIDADE ESTÁ AJUDANDO A CHINA AGORA, MAS ESTRATÉGIA NÃO É SUSTENTÁVEL .....	35
EM REUNIÃO COM LULA, MERCADO LIVRE ANUNCIA INVESTIMENTOS E PEDE FIM DE ISENÇÃO PARA IMPORTAÇÕES .....	36
CONSÓRCIO QUE VENCEU LEILÃO DA PPP DO LITORAL PAULISTA CONHECE A REGIÃO, DIZ REPRESENTANTE DAS CONSTRUTORAS.....	37
LEILÃO DE RODOVIA: CONSÓRCIO NOVA LITORAL LEVA PPP DO LOTE LITORAL PAULISTA, COM OFERTA DE 10,17% DE DESCONTO.....	38
ENEVA VAI EMITIR ATÉ R\$ 3 BILHÕES EM DEBÊNTURES .....	39
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>40</b>
MINISTÉRIO DO TRABALHO FAZ NOVA FISCALIZAÇÃO NO PORTO DO RIO .....	40
SP: OPERAÇÃO QUE INVESTIGA RELAÇÃO DE PCC COM LICITAÇÕES PRENDE 14 .....	40
GOVERNO DEVE APRESENTAR NOVA PROPOSTA PARA SERVIDORES DA EDUCAÇÃO .....	42
RODOVIAS LICITADAS EM SP RECEBERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 4,3 BILHÕES .....	43



<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>45</b>
ARTIGO - A INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E O FUTURO DOS PORTOS NO BRASIL .....	45
TECNOLOGIA BRASILEIRA É SUCESSO EM EMBARCAÇÕES PARA ÁGUAS DE ALTA CONCENTRAÇÃO DE SEDIMENTOS .....	46
APM TERMINALS PECÉM SE POSICIONA COMO OPÇÃO PARA LOGÍSTICA FLUVIAL DO AM .....	47
FATURAMENTO DE STARTUPS DO SETOR AQUAVIÁRIO CRESCER MAIS DE 60% .....	48
CONSULTORIA EM ENGENHARIA PORTUÁRIA AVALIA IMPACTO DO ‘ARCO NORTE’ NA REGIÃO .....	50
NAVEGISTIC NAVALSHORE AMAZÔNIA VAI ESTIMULAR NEGÓCIOS E DISCUTIR POTENCIAIS DA INDÚSTRIA NAVAL NA REGIÃO NORTE.....	51
FORNECEDORES DE MOTORES FAZEM BALANÇO POSITIVO DE 2023 E DEMONSTRAM OTIMISMO PARA PRÓXIMOS ANOS .....	56
PROPOSTAS PARA REATIVAR CONSTRUÇÃO NAVAL ENTREGUES AO GOVERNO VÃO DE CONTEÚDO LOCAL A MELHORIAS NO FINANCIAMENTO .....	62
COM EVENTOS SEVEROS E MAIS FREQUENTES, SETOR PORTUÁRIO SE MOBILIZA PARA EVITAR PARALISAÇÕES E GARANTIR SEGURANÇA .....	64
AGENTES AVALIAM QUE JANELA ÚNICA VEM SENDO APERFEIÇOADA NO BRASIL POR MEIO DO PROGRAMA PORTO SEM PAPEL 70 PRODUTOS E SERVIÇOS 740.....	75
EDITORIAL 740.....	78
FRENTE PARLAMENTAR PEDE PARA DEBATER ‘BR DOS RIOS’ COM SECRETARIA DE HIDROVIAS .....	79
PREVISÃO DE MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS .....	80
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>81</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPIING.COM">MERCOSHIPPIING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	81



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### SANTOS TEM DEBATE JURÍDICO TÉCNICO COM ESPECIALISTAS DA ÁREA PORTUÁRIA

Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro nesta terça (16), no Grupo Tribuna, vai abordar soluções para o setor

Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



**Juristas e representantes do poder público reunidos no mesmo ambiente, tratando dos mesmos temas: resultado é promissor para a área Foto: Sílvio Luiz/AT**

Não será só mais um evento para discutir leis. O Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, nesta terça-feira (16), às 14 horas, no Grupo Tribuna, propõe um debate jurídico técnico, com os mais importantes especialistas do setor. É mostrar os impactos na prática e já sair com as soluções para o setor encaminhadas para os representantes do poder público presentes. Esse viés fez com que as

inscrições do evento se esgotassem no mesmo dia.

Serão dois painéis. O primeiro tratará de convenções internacionais e vai detalhar a 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.

O Brasil não tem um Código da Navegação e possui normas esparsas, como um Código Comercial ainda em vigor, sendo que parte dele é de 1850. Há decretos e outras leis também muito antigas, o que tende a causar insegurança jurídica.

No segundo painel, o tema será Mercado em Conformidade - Alfandegamento, Responsabilidades e Avanços. A discussão reforçará o olhar necessário para a Alfândega de Santos, maior e mais importante unidade aduaneira do País, com jurisdição em 24 municípios e que é responsável pelo controle de 30% do fluxo de comércio exterior brasileiro.

O mercado possui ferramentas que possibilitam agilidade nos processos de importação e exportação e estarão em discussão. Um exemplo é o Operador Econômico Autorizado (OEA), um parceiro estratégico da Receita Federal. Outros é a Declaração Única de Importação (Duimp).

#### Relações

“Um evento como o Summit traz significância à atividade marítima e portuária brasileira, pois democratiza a relação das autoridades constituídas, em especial a Alfândega, as aproximando dos usuários e intervenientes, que devem agir, sempre, em parceria e em prol de um maior e melhor controle aduaneiro”, diz o advogado especialista em Direito Marítimo Francisco Moraes, que é assessor jurídico da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) e participará do painel.

Para ele, a Alfândega se apresenta com papel de destaque, não só no exercício de poder de polícia, mas de controle e de normatização para melhor alcance do objetivo de todos os players envolvidos no transporte marítimo e nas atividades portuárias.

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

Data: 16/04/2024

### PORTO + CIDADE

A Prefeitura de Santos tem uma arrecadação bilionária, grande parte gerada pela atividade portuária  
*Por: Thiago Miller*



*Foto: Vanessa Rodrigues/AT*

Entro no Uber com destino ao Tribuna Square, no Centro de Santos: “Por favor, vamos pela Perimetral”. A conversa começa pelo trânsito da Cidade (volume de carros e semáforos, infundáveis obras), passa pela decadência do Centro, e chega ao Porto de Santos.

O motorista mostra cidadania e transmite um incômodo com o Município: trânsito, violência e custo de vida. O desenvolvimento urbano e o crescimento econômico experimentado, impulsionados pela pujança do Porto, parece desagradar nosso interlocutor, que debita toda essa conta nas externalidades negativas da atividade portuária. Foi o gancho para um contraponto sobre o porto e a sua intrínseca relação com a Cidade.

Sem menosprezar o sentimento, íntimo e legítimo, do cidadão que vive e enfrenta diariamente as agruras da polis, resgato que a Perimetral é um legado do Porto para a Cidade. Ninguém paga por transitar em uma avenida construída com recurso do maior acionista do Porto (União) para segregar o trânsito dos veículos pesados. Se transformou em uma avenida “da Cidade” – conseguimos imaginar o que seria do trânsito de Santos se não existisse a Perimetral?

Não é essa, no entanto, a maior contribuição do Porto para a Cidade. O volume de impostos e empregos gerados para a região da Baixada Santista é extraordinário. A Prefeitura de Santos tem uma arrecadação bilionária, grande parte gerada pela atividade portuária. É uma das mais ricas administrações do rico Estado de São Paulo. Por que, então, essa riqueza não chega ao cidadão comum, ou melhor, não se mostra? Onde ela tem se escondido? Acredito que parte seja falta de transparência e comunicação, além de escolhas (decisões políticas) de nossa autoridade municipal. Me permito nesse nobre espaço refletir e compartilhar.

O Estatuto da Cidades (Lei 10.257/2001) traçou diretrizes para um planejamento urbano: “garantia do direito a cidades sustentáveis”, “cooperação entre os governos” e “a iniciativa privada”, “planejamento”, “distribuição espacial e atividades econômicas do Município”, “a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano” (art. 2º).

Dentre as ferramentas oferecidas à Municipalidade, pelo Estatuto, destaco o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que é exigido (condição) para a obtenção da licença de funcionamento, e deve apresentar os efeitos positivos e negativos dos empreendimentos. Identificados esses efeitos, medidas mitigadoras ou compensatórias deverão ser executadas.

A escolha das medidas é dirigida pela Municipalidade e endossada pela Comissão Municipal de Análise de Impacto de Vizinhança por (Comaiv). Aos empreendimentos, fica a obrigação de pagamento, tão somente.

Essas escolhas têm se restringido a medidas compensatórias, divorciadas da atividade portuária e seus efeitos. O que sugere um desvio de finalidade ou má utilização do instrumento. Não se discute a importância de revitalizar equipamentos urbanos (rodoviária, praças, colégios, UPAs), mas para esses há a polpuda arrecadação municipal de tributos. Com esse desvio, as externalidades negativas permanecem como identificadas nos estudos, sem endereçamento e solução.

O tema já está no radar do Ministério Público, que recebe os reclamos da sociedade e, por vezes, se volta contra os terminais e as externalidades da atividade. Outro ponto é que ao utilizar os empreendimentos para a construção de obras públicas, o Município dribla a necessidade de procedimento licitatório.

A relação Porto-Cidade avançou muito desde os muros amarelos que dividiam a Cidade e o Porto, mas é tempo de repensar e redirecionar nossas escolhas.

Próxima parada, Parque Valongo.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 16/04/2024

## ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS RECEBE EXPOSIÇÃO DO MUSEU DO PORTO

Mostra será em setores, proporcionando uma viagem no tempo aos visitantes

Por: *ATribuna.com.br*



**Exposição fica na entrada principal da entidade e está aberta ao público de segunda a sexta-feira Foto: Divulgação**

A Associação Comercial de Santos (ACS) exhibe a Expo Museu do Porto de Santos. A abertura oficial foi na última sexta-feira (12), com a presença do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS) Anderson Pomini.

A iniciativa é resultado de uma parceria com a APS, que cedeu alguns itens que compõem o Museu do

Porto, situado em sua sede desde 1989. O museu abriga um acervo de aproximadamente 2 mil itens, incluindo documentos, fotografias, instrumentos náuticos, ferramentas e uma série de raridades que preservam e narram detalhes da história e do desenvolvimento do Porto e da cidade de Santos ao longo dos anos.

**Peças emblemáticas do museu estão no local, como timões, bússolas e escafandros e outras relíquias Foto: Divulgação**

### Divisão

Localizada na entrada principal da entidade, a mostra está dividida em setores, proporcionando aos visitantes a oportunidade de fazer uma viagem no tempo por meio de peças emblemáticas, como timões, bússolas, escafandros e outras relíquias.



Para Mauro Sammarco, presidente da Associação Comercial de Santos, sediar esta exposição tão significativa é uma honra. “Esse museu não apenas narra a história do maior porto da América Latina, mas também a história da Cidade e de seu povo. Com as peças que temos aqui, os visitantes terão a oportunidade de conhecer a história e os detalhes por dentro da principal porta de entrada e saída de mercadorias do País”, enfatiza. A Expo Museu do Porto de Santos está aberta ao público de segunda a sexta-feira, das 8 às 18 horas. A ACS fica na Rua XV de Novembro, 137, Centro.

### Sobre o museu

Inaugurado em 1989, o museu ficou fechado durante a pandemia, e foi reaberto em junho do ano passado. O museu fica no mesmo local onde moravam os engenheiros da antiga Companhia Docas de Santos (CDS), responsáveis pela construção das primeiras instalações portuárias, no Macuco, ao

lado da sede da Autoridade Portuária (Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº, na esquina com a Rua João Alfredo).

O imóvel é tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa). Mais informações no link.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 16/04/2024



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### NO PAÍS, QUASE 80% DA GERAÇÃO DE ENERGIA INSTALADA, EM 2024, ESTÃO NO NE

O Rio Grande do Norte é o Estado que mais recebeu empreendimentos de geração no primeiro trimestre de 2024

Por *Ângela Fernanda Belfort*



**Em março último, a energia solar liderou a implantação de empreendimentos de geração no Brasil. Foto: Divulgação**

O Brasil teve um incremento de 2,6 mil megawatts (MW) de potência instalada na sua matriz elétrica nos três primeiros meses deste ano, quando foram concluídas 105 novas usinas, segundo informações da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Desse total, quase 80% se instalou no Nordeste, basicamente com empreendimentos em quatro Estados: Rio Grande do Norte, Bahia, Ceará e Piauí. Somente o mês de março, respondeu por um aumento de 906 megawatts (MW) e

a entrada em operação de 41 usinas.

Os números acima confirmam o Nordeste como um dos grandes produtores de energia renovável. Ainda no primeiro trimestre deste ano, foram instalados 1.171 MW de potência no Rio Grande do Norte; 439 MW na Bahia; 277 MW no Ceará e 162 MW no Piauí. No Rio Grande do Norte, foram concluídas as instalações de 33 novas usinas este ano, sendo o Estado que lidera a implantação de empreendimentos de geração desde janeiro último.

Ainda de acordo com dados da Aneel, a implantação de empreendimentos de geração está dentro da previsão calculada pela Aneel para 2024, que deve alcançar cerca de 10 mil MW de potência instalada ou 10,1 gigawatts (GW). Será o segundo maior avanço anual acompanhado pela Aneel desde a sua criação em 1997, perdendo apenas para o de 10,3 GW que ocorreu em 2023. Para o leitor ter ideia, isso significa acrescentar um parque de geração similar ao da Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf), que tem cerca de 10 GW instalados.

Dos 906 MW implementados em março último, foi consequência, em grande parte, das 13 centrais solares fotovoltaicas (544,22 MW) e das 25 eólicas (316,30 MW) que passaram a operar no período. Elas totalizaram cerca de 860 MW. Ainda no mês passado, entraram em operação uma usina termelétrica ( de 26,00 MW) e duas pequenas centrais hidrelétricas (com 19,75 MW).

No País inteiro, os Estados que mais receberam empreendimentos de geração no primeiro trimestre deste ano foram, em ordem decrescente: o Rio Grande do Norte (1.171,33 MW), Minas Gerais (472,80 MW) e a Bahia (439,90 MW).

### Capacidade de geração no Brasil

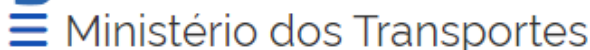
No último dia 07 de março, o Brasil ultrapassou a marca de 200 gigawatts de potência. Em 10 de abril, o Brasil somou 201.108,7 MW de potência fiscalizada, segundo informações da do Sistema de Informações de Geração da ANEEL, o Siga. Do total em operação, 84,41% das usinas são consideradas renováveis.

Atualmente as três maiores fontes renováveis que compõem a matriz de energia elétrica brasileira são: hídrica (55%), Eólica (14,8%) e Biomassa (8,4%) e das fontes não renováveis, as maiores são Gás Natural (9%), Petróleo (4%) e Carvão Mineral (1,75%).

\*Com informações da Aneel

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 16/04/2024



### GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

#### SENATRAN ENCAMINHARÁ NOVAS NOTIFICAÇÕES A TODOS OS CONDUTORES QUE AINDA NÃO REALIZARAM O EXAME TOXICOLÓGICO

Condutores das categorias C, D e E receberão o alerta nesta quarta-feira (17) por meio da Carteira Digital de Trânsito (CDT. Prazo para regularização aproxima-se do fim



**Prazo para realização do exame toxicológico se aproxima do fim - Foto: Rovena Rosa/ABr**

Com a proximidade do fim do prazo para realização do exame toxicológico, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) prepara novo envio de notificações para os 3,4 milhões de condutores das categorias C, D e E que ainda não regularizaram a situação. O alerta será disparado nesta quarta-feira (17) por meio da Carteira Digital de Trânsito (CDT).

Caso os motoristas das categorias citadas acima, com vencimento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) entre janeiro e junho, não façam o exame toxicológico até 30 de abril, eles poderão ser multados diretamente pelos sistemas eletrônicos dos Departamentos de Trânsito (Detrans) estaduais e do Distrito Federal a partir de 1º de maio. A não realização do exame dentro do período estabelecido é considerada infração gravíssima, sujeita a multa de R\$ 1.467,35 e sete pontos na CNH.

#### Conscientização

A Senatran destaca que os sistemas eletrônicos dos Detrans estaduais e do Distrito Federal serão responsáveis por verificar o cumprimento dos prazos, podendo aplicar as penalidades após o término dos prazos estabelecidos. Tem sido um esforço contínuo do órgão orientar os condutores por meio de campanhas educativas e alertas emitidos via CDT para que os motoristas realizem o teste.

#### Veja como verificar se seu exame toxicológico está em dia:

- Acesse a área do condutor da CDT;
- Clique no botão “Exame toxicológico”;
- Verifique se o prazo para realização está vencido;





- Em caso positivo, busque um dos laboratórios credenciados e faça a coleta para a realização do exame toxicológico.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF  
Data: 16/04/2024*



## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – SOBRE DÍVIDAS E INVESTIMENTOS

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

A proposta de reduzir os juros das dívidas dos estados em troca de investimentos em infraestrutura – que integra o projeto de lei debatido pelo presidente do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e pelos governadores dessas unidades da Federação nessa segunda-feira, dia 15 – representa um passo interessante na busca por soluções que possam impulsionar o desenvolvimento econômico e social das regiões afetadas. Essa iniciativa visa não apenas aliviar o peso das dívidas sobre os estados mais endividados, mas também estimular investimentos em áreas fundamentais para o crescimento sustentável, como a infraestrutura.

Ao vincular a redução dos juros ao investimento em projetos de infraestrutura, o projeto de lei em discussão no Congresso Nacional busca criar um ciclo virtuoso de desenvolvimento, onde os recursos destinados aos pagamentos das dívidas podem ser direcionados para obras que beneficiem diretamente a população. Com isso, espera-se não apenas melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, mas também fortalecer a economia local e nacional.

A inclusão de obras de infraestrutura como contrapartida para a redução dos juros é especialmente relevante diante do cenário atual, marcado pela necessidade de recuperação econômica e pela busca por alternativas para impulsionar o crescimento. Investimentos em áreas como transporte, energia e saneamento básico não apenas geram empregos e movimentam a economia, mas também contribuem para aumentar a competitividade das regiões e atrair novos investimentos.

É importante ressaltar que a aprovação desse projeto de lei é fundamental para que os estados tenham condições de superar os desafios financeiros e promover o desenvolvimento sustentável. Ao mesmo tempo, é necessário garantir que os recursos sejam aplicados de forma transparente e eficiente, de modo a maximizar os benefícios para toda a sociedade.

Portanto, é imprescindível que tal projeto de lei seja debatido e analisado pelos parlamentares e, se ele se mostrar viável, como indicam as primeiras avaliações das autoridades, deve ser apoiado, ter sua tramitação impulsionada e ser implementado de maneira eficaz e responsável. Somente assim será possível construir um futuro mais próspero e equitativo para todos os brasileiros, com estados mais fortes e resilientes, capazes de enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades que se apresentam.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 16/04/2024*

## NACIONAL - HUB – CURTAS

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

### CRISE CATARINENSE 1

Os problemas enfrentados pelo Porto de Itajaí (SC), que está há mais de um ano sem operar contêineres e corre o risco de ter a dragagem de seu canal interrompida, devido a atrasos no pagamento do serviço, foram debatidos entre representantes do Governo de Santa Catarina e o Ministério de Portos e Aeroportos. A reunião ocorreu em Florianópolis na última sexta-feira, dia 12, com a participação do secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins.

### **CRISE CATARINENSE 2**

Martins exigiu uma solução “rápida” para os problemas de Itajaí. “O Estado de Santa Catarina cobrou a importância de uma solução rápida, destacou a preocupação com a dragagem e reiterou a urgência e a importância de uma solução na volta das operações”, afirmou.

### **CRISE CATARINENSE 3**

Os representantes do Ministério explicaram que a empresa vencedora da concessão provisória do porto está respeitando os prazos para apresentar o plano de recuperação do complexo marítimo, processo que está sendo acompanhado pela pasta.

### **CRISE CATARINENSE 4**

Autoridades e empresários de Santa Catarina se reúnem hoje, dia 16, para debater como reduzir os impactos da crise no Porto de Itajaí. O encontro ocorrerá às 9 horas na sede da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc) e será transmitido, ao vivo, pela TV BE News, pelo seu canal no Youtube (@tv\_benews), pelo seu site ([www.tvbenews.com.br](http://www.tvbenews.com.br)) e pelo Portal BE News ([www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)).

### **TRANSPORTE HIDROVIÁRIO 1**

A Justiça de São Paulo autorizou nessa segunda-feira, dia 15, o início da operação do sistema de transporte hidroviário na Represa Billings, na Zona Sul da capital paulista. Segundo a Prefeitura, o novo meio de transporte, batizado como Aquático-SP, irá beneficiar 380 mil moradores das regiões próximas.

### **TRANSPORTE HIDROVIÁRIO 2**

A decisão da Justiça foi tomada após recurso da São Paulo Transporte (SPTrans), administradora municipal do transporte coletivo na cidade, contra uma ação do Ministério Público, do fim de março, que alegava falta de estudos de impacto ambiental. A empresa escolhida para operar as embarcações foi a Transwolff, alvo da operação Fim da Linha do Ministério Público, acusada de ter ligação com a facção criminosa Primeiro Comando da Capital (PCC). Como a empresa atualmente está sob intervenção em razão da investigação, a própria SPTrans dará continuidade a operação do sistema hidroviário.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 16/04/2024**

## **NACIONAL - SENADO VAI PROPOR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA PARA AMORTIZAR DÍVIDA DOS ESTADOS**

Presidente do Congresso discutiu o assunto durante reunião com governadores dos estados mais endividados

Por **YOUSEFE SIPP** [yousefe.sipp@redenews.com.br](mailto:yousefe.sipp@redenews.com.br)



**Após deixar o encontro, o governador de Goiás, Ronaldo Caiado, ressaltou que a correção dos juros para as obras de infraestrutura é fundamental para o crescimento econômico (Foto: Antonio Cruz/Agência Brasil)**

O presidente do Congresso Nacional, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), se reuniu na segunda-feira, dia 15, com os governadores dos estados mais endividados para avançar no projeto de renegociação das dívidas com a União. Pacheco afirmou que está discutindo uma Lei Complementar que vincula projetos de infraestrutura à redução dos juros.



A discussão do texto surge após o Ministério da Fazenda enviar ao Parlamento, em março, uma proposta inicial de redução da taxa de juros das dívidas dos estados de 4% para até 1%, vinculada ao investimento dos entes federativos em um programa federal de ensino técnico.

O debate com as autoridades ocorreu em Brasília, na residência oficial do Senado Federal. Rodrigo Pacheco afirmou que pretende ainda no mês de abril iniciar o projeto legislativo de uma Lei Complementar que englobe alternativas mais flexíveis, não restringindo o tipo de investimento apenas à educação, como proposto pelo Governo Federal.

“Houve a sugestão dos governadores que se amplie o Rol das contrapartidas, não só para investimentos na educação, mas que possa ser ampliado inclusive para investimentos em infraestrutura. De modo que surja a possibilidade de um programa que revele a capacidade de pagamento, somando o fato de que os estados recuperem a sua capacidade de investimentos em estradas, infraestrutura, educação e saúde acaba sendo muito bom para o Brasil”, afirmou Pacheco.

Após deixar o encontro, o governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União Brasil), ressaltou que a correção dos juros para as obras de infraestrutura é fundamental para o crescimento econômico.

“O parcelamento da dívida atinge percentuais que o estado não tem mais como investir em infraestrutura. Os estados estão engessados devido a essas correções, que chegam a níveis estratosféricos, não restando nada para que o setor possa atender à necessidade de crescimento”, disse Caiado, que também explicou que a inclusão das obras em infraestrutura é essencial devido à recente aprovação da reforma tributária. “Eu tenho uma reforma tributária pela frente. O Centro-Oeste vai perder muito. Se eu não investir em infraestrutura, não tenho condições de manter nem as empresas que lá estão”, completou.

Os parlamentares também explicaram que o projeto de Lei Complementar vai incluir um abatimento maior da dívida para os entes que federalizarem empresas locais e transferirem ativos, como ações de estatais, para amortizar o débito com a União.

Também participaram da reunião os governadores de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos), do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB), e do Rio de Janeiro, Cláudio Castro (PL).

### **Entenda o caso**

Nas décadas de 1970 e 1980, os estados brasileiros emitiam títulos públicos através do Tesouro Nacional como forma de captar recursos para financiar suas atividades. Em 1997, devido às crises econômicas e ao endividamento descontrolado, a União assumiu a maior parte desses passivos financeiros, refinanciando-os. Em troca, os entes federativos concordaram em pagar suas dívidas em dia e cumprir metas, além de serem proibidos de emitir novos títulos para evitar mais endividamento.

Atualmente, o aumento das dívidas públicas deve-se às novas obrigações financeiras dos entes federativos assumidas por meio de leis, contratos, convênios, tratados ou realização de operações de crédito. Segundo o Ministério da Fazenda, a dívida dos estados chega a R\$ 740 bilhões, sendo quase 90% desse valor de São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Minas Gerais.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 16/04/2024*

## **NACIONAL - BRASIL VOLTA A ANALISAR IMPORTAÇÃO DE GÁS PRODUZIDO NA ARGENTINA**

Chanceler brasileiro se encontrou com a ministra das Relações Exteriores do país vizinho

*Por MARÍLIA SENA [marilia.sena@redebenews.com.br](mailto:marilia.sena@redebenews.com.br)*

O Brasil retomou as análises de importação do gás de xisto produzido na reserva de Vaca Muerta, na Argentina. A ministra das Relações Exteriores da Argentina, Diana Mondino, se reuniu na segunda-

feira, dia 15, com o chanceler brasileiro, Mauro Vieira, no Palácio do Itamaraty e discutiu o assunto. Segundo ela, há “um alinhamento de interesses”.



***O encontro de Mauro Vieira com Diana Mondino, no Palácio do Itamaraty, foi visto como uma tentativa de amenizar a tensão após a eleição do presidente argentino Javier Milei (Foto: Márcio Batista/MRE)***

“Tudo isso é interesse mútuo. A produção está na Argentina e a necessidade, no Brasil. A produção alcança nossa necessidade própria e mais a do Brasil”, afirmou Mondino em

conversa com jornalistas no Ministério de Relações Exteriores.

As conversas sobre o assunto foram iniciadas durante o governo do presidente Alberto Fernández em novembro do ano passado, mas a relação do Brasil com o país vizinho esfriou após a vitória e posse de Javier Milei nas eleições de 2023. O encontro de segunda-feira entre Diana Mondino e Mauro Vieira foi visto como uma tentativa de apaziguar o vínculo entre os países.

A ministra também afirmou aos jornalistas que a principal mensagem que gostaria de transmitir é a “certeza da centralidade e relevância que o Brasil tem para a Argentina”. O ministro Mauro Vieira também afirmou que os dois países desejam ampliar a aliança estratégica e histórica que existe entre os governos.

Há um mês, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, havia afirmado que o Governo Federal planeja importar o gás natural da Argentina. “Com as potencialidades que temos tanto com a indústria do gás offshore (no mar) como no onshore (em terra), temos que discutir a oferta de gás. Nós estamos discutindo agora, por exemplo, pois não podemos fechar a porta para nenhuma possibilidade, a utilização do gasoduto da Bolívia para ver se a gente consegue ampliar a oferta trazendo gás de Vaca Muerta”.

A afirmação foi feita durante participação no 42º CERWeek, evento anual do setor de energia realizado em Houston, nos Estados Unidos. Os estudos para importar o gás estão sendo feitos pela Petrobras. A ideia é utilizar o Gasbol – gasoduto Brasil-Bolívia, por ser uma estrutura já existente, mas o empreendimento depende de um acordo entre os três países: Brasil, Argentina e Bolívia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 16/04/2024**

## **NACIONAL - MAIORIA DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA É DA INICIATIVA PRIVADA, APONTA ESTUDO**

Levantamento aponta que 78% dos projetos de transporte, logística, saneamento, entre outros setores, partiu do setor privado

Por JÚNIOR BATISTA [junior.basta@redebenews.com.br](mailto:junior.basta@redebenews.com.br)



***Em 2023, 78% dos investimentos em projetos de Transporte e Logística, Saneamento Básico, Energia Elétrica e Telecomunicações partiram de empresas privadas. Os outros 22% vieram do setor público. Foto: Freepik***

Em 2023, 78% dos investimentos em projetos de Transporte e Logística, Saneamento Básico, Energia Elétrica e Telecomunicações partiram de empresas privadas. Os outros 22% vieram do setor público, conforme a análise da Tendências Consultoria sobre as perspectivas de



investimentos no setor, feita com base em dados prévios do BNDES e da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB).

***PARTE DOS INVESTIMENTOS PRIVADOS PREVISTOS NO NOVO PAC ADVÉM DE CONCESSÕES JÁ DEFINIDAS EM LEILÕES QUE OCORRERAM NOS GOVERNOS ANTERIORES. PARA OS SETORES DE FERROVIAS E AEROPORTOS, POR EXEMPLO, QUASE A TOTALIDADE DOS INVESTIMENTOS PRIVADOS PREVISTOS REFEREM-SE A CONCESSÕES EXISTENTES”, EXPLICA O ECONOMISTA MATHEUS FERREIRA***

Segundo o sócio da consultoria, Walter de Vitto, o país investe entre 15% e 16% do PIB em projetos de infraestrutura, valor abaixo do considerado ideal pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) para um país emergente – o ideal seria entre 20% e 21% do PIB nacional. “Podemos dizer que esse cenário, proporcionado pela iniciativa privada, está diretamente atrelado às melhorias do ambiente macroeconômico e à continuidade dos avanços na esfera regulatória, como a aprovação de importantes marcos setoriais, como os de saneamento, gás e ferrovias”, diz.

Entretanto, com o novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) e a retomada de investimentos do governo federal (PEC da Transição e novo Arcabouço Fiscal), a perspectiva é de crescimento para os investimentos em infraestrutura, com suporte de juros em queda, mercado de capitais ativo e perspectiva de crescimento moderado do PIB.

“Com um ritmo moderado de crescimento e os juros reais recuando de uma média de 8,3% em 2023 para 4,5% em 2028, a expectativa é aumento dos incentivos para investimentos e consumo”, explica o analista.

### **Novo PAC**

O anúncio do Novo PAC, realizado em agosto do ano passado, reforçou a expectativa da coexistência entre investimentos públicos e privados. De acordo com a pesquisa, 58% dos investimentos previstos no plano virão da área privada e 42% do setor público.

“A intenção é que haja a contratação de R\$ 1,7 trilhão em investimentos, dos quais R\$ 1,4 trilhão seriam executados até 2026. Parte dos investimentos privados previstos no Novo PAC advém de concessões já definidas em leilões que ocorreram nos governos anteriores. Para os setores de ferrovias e aeroportos, por exemplo, quase a totalidade dos investimentos privados previstos referem-se a concessões existentes”, explica o economista Matheus Ferreira.

Em termos regionais, dados da Tendências apontam que o Sudeste e o Nordeste terão maior concentração de investimentos através do Novo PAC. Pernambuco deve receber mais de R\$ 130 bilhões em investimentos, sobretudo nos setores de Petróleo e Gás e Transmissão de Energia.

Já no Sudeste, o estado do Rio de Janeiro deve receber mais de R\$ 340 bilhões em investimentos, principalmente no setor de Petróleo e Gás. São Paulo e Minas Gerais receberão investimentos para os setores de Energia, Habitação, Saneamento e Mobilidade Urbana.

### **Reforma Tributária**

Após a aprovação da PEC da Reforma Tributária, há boas perspectivas para a Indústria, explica Walter de Vitto. No entanto, há dúvidas em relação a outros setores, como a própria infraestrutura.

Segmentos relevantes como saneamento básico, concessões de rodovias e aviação civil comercial ficaram de fora do regime específico. Diante disso, a Reforma irá afetar os contratos já existentes, tenham eles ou não previsão de Reequilíbrio Econômico-Financeiro (REF). “Entendemos que o caminho ideal seria garantir um regime de transição com a alíquota efetiva inalterada enquanto durar o projeto. Ou então, até um movimento antecipado do setor para definir as métricas e o arcabouço necessário para que os REFs sejam implementados tempestivamente”, explica o consultor André Paiva.

Nesse sentido, a indefinição do texto-base da Reforma quanto a aspectos específicos que afetam a mecânica de incidência dos tributos sobre tais contratos traz incertezas sobre a elaboração de projeções, a forma de modelagem financeira e os mecanismos de reequilíbrio a serem considerados, conclui o consultor.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/04/2024

## REGIÃO NORTE - ANP APROVA USO EXPERIMENTAL DE BODIESEL EM EMBARCAÇÃO FLUVIAL

Teste do B100 na embarcação é restrita a uma viagem específica, entre as cidades de Porto Velho (RO) e Itacotiara (AM)

Por JÚNIOR BATISTA [junior.basta@redenenews.com.br](mailto:junior.basta@redenenews.com.br)



*O manual dos motores do fabricante das embarcações que serão usadas no teste prevê a utilização do biodiesel em seus equipamentos, o que foi crucial para a autorização da ANP (Foto: Divulgação/Amaggi)*

A diretoria da ANP aprovou a primeira autorização concedida pela própria agência para uso experimental de biodiesel puro, chamado B100. A autorização é para teste do B100 em embarcação da frota fluvial da empresa Hermasa Navegação da Amazônia Ltda., do Grupo Amaggi, estando restrita

a uma viagem específica, um trajeto de ida e volta entre as cidades de Porto Velho (RO) e Itacotiara (AM). A viagem pelos rios Madeira e Amazonas deverá durar 10 dias. A data da viagem não foi divulgada.

A Resolução ANP nº 910/2022 regulamenta o uso experimental e específico de biodiesel e suas misturas com óleo diesel em quantidade superior ao percentual de adição de biodiesel obrigatória, conforme estabelecido pela Resolução CNPE nº 3/2015, não prevendo expressamente a utilização em embarcações.

Apesar da atual ausência de regulação específica no Brasil, internacionalmente a Organização Marítima Internacional (IMO) permite o uso de biocombustíveis, estando o biodiesel expressamente previsto.

Além disso, o manual dos motores do fabricante das embarcações que serão usadas no teste prevê a utilização do biodiesel em seus equipamentos, o que foi determinante para a autorização pela ANP.

A aprovação segue a tendência recente de testes em caminhões e máquinas agrícolas com biodiesel B100, cujos resultados estão sendo acompanhados pela agência.

Em fevereiro, a empresa JBS utilizou o biodiesel 100% em uma frota de caminhões DAF 530, da montadora holandesa DAF, para uma viagem entre Lins, no interior paulista, e Santos, no litoral de São Paulo, segundo informações publicadas no jornal Valor Econômico. O rendimento foi equivalente ao diesel, mas testes comprovam que a emissão de gás carbônico com o B100 é 80% menor que o diesel comum.

O biodiesel é um biocombustível feito a partir de biomassa, (matéria orgânica de origem vegetal ou animal) como por exemplo, plantas (óleos vegetais) ou de animais (gordura animal).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/04/2024

### REGIÃO SUL - AUTORIDADE PORTUÁRIA ANUNCIA PONTOS DE FUNDEIO NA BAÍA DA BABITONGA

Segundo o Porto de São Francisco do Sul, serão nove locais onde embarcações vão poder aguardar  
Por Cássio Lyra [cassio.lyra@redebeneews.com.br](mailto:cassio.lyra@redebeneews.com.br)



**O novo ponto de fundeio no Porto de São Francisco do Sul foi autorizado pela Marinha do Brasil na última semana e fica próximo à entrada do canal de acesso à Baía de Babitonga (Foto: Gustavo Rotta/SFS)**

A Autoridade Portuária de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, anunciou a criação de um novo ponto de fundeio localizado na Baía de Babitonga, que dá acesso ao canal do porto. Ao todo, são nove locais onde as embarcações vão poder aguardar antes de

se dirigirem para os terminais portuários.

A área também será utilizada para se resguardar em caso de intempéries climáticas ou eventuais mudanças na altura das marés, que podem prejudicar a navegação de grandes barcos.

O novo ponto de fundeio foi autorizado pela Marinha do Brasil na última semana e fica próximo à entrada do canal de acesso à Baía de Babitonga. Segundo a Autoridade Portuária, a iniciativa buscou restabelecer um ponto de fundeio já existente, mas que foi impactado pela implantação do Terminal de Gás Sul (TGS).

Segundo o diretor de Operações e Logística do Porto de São Francisco do Sul, Guilherme Medeiros, o novo local para as áreas foi definido após o estudo da profundidade do mar, por meio de batimetria multifeixe.



“Os pontos de fundeio também são importantes elementos de apoio às manobras de atracação e desatracação, pois devido à extensão do canal (17 quilômetros), os navios com calados maiores não conseguem percorrer todo o canal durante o período de maré alta. Então, devem aguardar o restabelecimento da altura necessária para continuar a navegação”, explicou Medeiros.

Segundo o executivo, a perspectiva de incremento na movimentação portuária na Baía de Babitonga está aumentando a pressão por mais áreas de fundeio.

“Por isso, a Autoridade Portuária está desenvolvendo iniciativas, junto com os demais terminais portuários da região, a Praticagem e a Marinha, para a prospecção de novas áreas de fundeio, que serão importantes para absorver o crescimento da movimentação”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/04/2024

### REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP REALIZA LEILÃO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA DO LOTE LITORAL PAULISTA

Trecho de 213 quilômetros entre o Alto Tietê e o Litoral Sul prevê investimentos de R\$ 4,3 bi

Por Cássio Lyra [cassio.lyra@redebeneews.com.br](mailto:cassio.lyra@redebeneews.com.br)

O Governo de São Paulo promove nesta terça-feira, dia 16, o primeiro leilão de concessão rodoviária de 2024. Trata-se do trecho denominado Lote Litoral Paulista, que liga as regiões do Alto Tietê ao Litoral Sul do estado. A audiência acontecerá a partir das 10h na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3.



***O Lote Litoral Paulista contempla ao todo 213 quilômetros das rodovias SP-055, SP-088 e SP-098, que passam por municípios da Grande SP, Baixada Santista e Vale do Ribeira***

Conforme o edital, publicado pelo estado no final do ano passado, estão previstos investimentos na ordem de R\$4,3 bilhões para a concessão do trecho rodoviário.

De acordo com o Governo Estadual, os recursos serão aplicados em 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.

O Lote Litoral Paulista contempla ao todo 213 quilômetros das rodovias SP-055 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP088 (Mogi-Dutra) e SP-098 (Mogi-Beroga), que passam pelos municípios de Arujá, Itaquaquetuba, Mogi das Cruzes, Bertioga, Santos, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe, Itariri, Pedro de Toledo e Miracatu.

Ao todo, serão mais de 90 km de duplicações, 10 km de faixas de ultrapassagem e 47 km de acostamentos. Também serão construídos 73 km de ciclovias e 27 novas passarelas para passagens de pedestres.

A concessão do trecho integra o Programa de Parcerias e Investimentos do Estado (PPISP), com o prazo de 30 anos de concessão.

Segundo o Governo de São Paulo, a concessão deverá gerar mais de 24 mil empregos diretos, indiretos e induzidos. O cálculo das oportunidades leva em conta o tempo e o investimento das obras, assim como a duração da concessão.

### Licitação

A licitação do Lote Litoral Paulista chegou a ser suspensa a partir de uma ordem judicial em Mogi das Cruzes sob alegação de que a audiência pública promovida pela Agência de Transporte do Estado (Artesp) não foi suficiente para ouvir e receber demandas das pessoas diretamente afetadas. Posteriormente, a sentença foi cassada pela Justiça do estado de São Paulo. Entre as principais

reclamações e pontos que não foram abertamente esclarecidos foi sobre a questão dos pedágios, principalmente nos trechos que correspondem aos municípios do Litoral Sul, de Praia Grande a Peruíbe.



As prefeituras argumentaram que a rodovia Padre Manoel da Nóbrega, que cortam esses municípios, muitas das vezes são utilizadas por motoristas que fazem o trajeto entre cidades, o que prejudicaria o percurso com a instalação de pedágios. Além disso, o fator presença de turistas também foi apresentado como argumento.

### Tarifas



O novo modelo de concessão contará com pórticos do Sistema Automático Livre, também conhecido como “free-flow”, ao invés das praças de pedágio. O free-flow permite a cobrança de tarifa sem a necessidade de cabines ou barreiras físicas, ou seja, o motorista não precisa parar o veículo para realizar o pagamento.

O sistema automático será implantado em toda a extensão do trecho concedido, totalizando 15 pórticos. O Governo Estadual argumentou que o aumento na quantidade dos pontos de cobrança permitirá que os valores das tarifas sejam reduzidos. Ao longo da extensão, os valores vão variar de R\$ 1,08 a R\$6,29, depender do trecho.

### Leilão

A licitação do trecho será na modalidade concessão patrocinada, que é uma forma de 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 leilão será pelo critério de menor valor da contraprestação pública a ser paga pelo Poder Concedente em favor da concessionária. Ou seja, a empresa que der o maior percentual de desconto sobre esse valor – fixado pelo Governo em, no máximo, R\$ 199 milhões por ano – será a vencedora do certame.

O leilão terá início a partir das 10h e terá transmissão ao vivo e com imagens pela TV BE News, através de seu canal no Youtube (@tv\_benews).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 16/04/2024**

## INOVAÇÃO - INOVA EXPORT PROMETE IMPULSIONAR INOVAÇÃO E PROMOVER PARCERIAS

Evento organizado pelo HUB Brasil Export em parceria com o Grupo Brasil Export, está marcado para o próximo dia 22, no Parque Tecnológico de Santos (SP)

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



**O Inova Export, evento organizado pelo HUB Brasil Export em parceria com o Grupo Brasil Export, está marcado para o próximo dia 22, no Parque Tecnológico de Santos (SP). Foto: Arquivo/PMS**

O Inova Export, evento organizado pelo HUB Brasil Export em parceria com o Grupo Brasil Export, está marcado para o próximo dia 22, no Parque Tecnológico de Santos (SP). O encontro tem como objetivo reunir os

principais atores do setor de infraestrutura, logística, portos e comércio exterior para impulsionar a inovação, estimular o crescimento sustentável e fortalecer as parcerias estratégicas.

Sob a liderança de Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export e do HUB Brasil Export, o Inova Export é destinado a presidentes, diretores de TI (tecnologia da informação), startups, autoridades governamentais e investidores.

A programação do evento é composta por painéis que abordam temas cruciais para o setor, como “Parcerias Estratégicas: Catalisadores do Crescimento Setorial”; “Inovação em Ação: Transformando o Setor com Tecnologia”; “Novos Horizontes: Captação de Investimentos e Oportunidades”; e “Visionários da Mudança: Startups Reimaginando o Futuro”. Cada sessão será liderada por especialistas e contará com a participação de líderes empresariais.



Além das sessões de painel, o evento busca proporcionar oportunidades de networking, permitindo que os participantes estabeleçam conexões com outros profissionais do setor.

O encerramento do Inova Export será seguido pela participação dos convidados na solenidade de abertura do Santos Export – fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento será realizado nos dias 22 e 23, no Blue Med Convention Center, também em Santos.

Para mais informações, inscrições e a programação completa, acesse: [www.hubbrasilexport.com.br/inovaexport](http://www.hubbrasilexport.com.br/inovaexport)

### *Confira a programação*

13:30 – 14:00 – Credenciamento e boas-vindas

14:00 – 14:15 – Cerimônia de abertura

Mensagem de boas-vindas realizada por Fabrício Julião (CEO do Grupo Brasil Export), Fábio Ferraz (secretário de Governo de Santos e presidente do Conselho de Administração do Parque Tecnológico), Eduardo Bittencout (presidente do Parque Tecnológico de Santos) e Karina Martins (diretora-executiva do HUB Brasil Export).

14:15 – 14:45 – Painel: “Parcerias estratégicas: Catalisadores do crescimento setorial”

– Moderação: Danilo Abbondanza (CEO – ModalGR)

– Participantes: Angelino Caputo (diretor-executivo na ABTRA – Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados), Jesualdo Conceição da Silva (diretor-presidente ABTP), Fábio Ferraz (secretário de Governo de Santos e presidente do Conselho de Administração do Parque Tecnológico)

14:45 – 15:15 – Painel: “Inovação em ação: Transformando o setor com tecnologia”

– Moderação: Béatrice de Toledo Dupuy (gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade – Santos Brasil)

– Participantes: Marcelo Sampaio (diretor de Assuntos Regulatórios da Vale S.A. | ex-ministro de Estado da Infraestrutura), Renata Ramalho (gerente executiva de Meio Ambiente e Fundiário- Rumo SA), Danilo Abbondanza (CEO – ModalGR)

15:15 – 15:45 – Coffee break e networking

15:45 – 16:00 – Assinatura de termos de cooperação com entidades

16:00 – 16:30 – Painel: “Novos horizontes: Captação de investimentos e oportunidades”

– Moderação: Marcio Cruz (consultor de inovação- Sebrae)

– Participantes: Crica Wolters (empreendedor, investidor-anjo, advisor e palestrante), Rafael Ribeiro (co-founder Dealist VC e mentor do ano- Startup Awards)

16:30 – 17:00 – Painel: “Visionários da mudança: Startups reimaginando o futuro”

– Moderação: Raul Vieira (Consultor de inovação- UP Lab Senai)

– Participantes: Marcos Maida (Diretor – Acelera Fiesp, advogado, consultor empresarial, TEDx speaker), Luiz Simões (CEO – HX Tos), Mateus de Oliveira Lima (CEO – i4sea), Maurício de Queiroz (CEO – TidalWatt), Tulio Cerviño (CEO – Trackfy)

17:30 – 17:40 – Encerramento do evento

Santos Export- Participantes irão até o Blue Med para participarem da programação

18h30 – Solenidade de abertura Santos Export

Assinatura de termo de cooperação entre Grupo Brasil Export e IBL

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/04/2024

## INTERNACIONAL - PANAMÁ LANÇA PROJETO DE CANAL SECO PARA TRANSPORTE DE CARGAS

Governo do país apresentou projeto na última semana, que servirá de complemento ao Canal do Panamá

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



**O canal seco foi promovido pelo governo panamenho depois que o canal interoceânico, que movimenta 6% do comércio marítimo mundial, reduziu o trânsito de navios no ano passado devido à seca causada pelo fenômeno El Niño (Foto: Divulgação)**

O governo do Panamá apresentou nesta semana o projeto de criação de um “canal seco multimodal” para o transporte e movimentação de cargas entre os oceanos Pacífico e Atlântico. A medida ocorre devido à falta de água que obrigou reduzir a travessia de navios pelo seu canal marítimo centenário. A apresentação do projeto ocorreu no último dia 10 de abril.

O canal seco, que servirá como complemento do Canal do Panamá, não vai necessitar de investimentos, pois vai funcionar através da articulação da rede existente de estradas, ferrovias, instalações portuárias, aeroportos e zonas francas, dentro de uma jurisdição aduaneira especial, conforme explicou o diretor de Assuntos Logística do Ministério da Presidência, Rodolfo Samuda, responsável pela apresentação do projeto.

O decreto que cria a nova jurisdição aduaneira já foi promulgado pelo presidente do Panamá, Laurentino Cortizo, e reduz os procedimentos no transporte terrestre de cargas através do istmo.

O canal seco foi promovido pelo governo panamenho depois que o canal interoceânico, que movimenta 6% do comércio marítimo mundial, reduziu o trânsito de navios no ano passado devido à seca causada pelo fenômeno El Niño.

Anteriormente, 39 navios cruzavam o canal, enquanto que atualmente o número baixou para 27 embarcações por dia.

Diferentemente do Canal de Suez, no Egito, o Canal do Panamá funciona com água doce proveniente das chuvas tropicais, antes abundantes, que são armazenadas em dois lagos artificiais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/04/2024



## JORNAL O GLOBO – RJ

### GOVERNO ESTÁ PRÓXIMO DE ACORDO PARA AUMENTAR PODER NA ELETROBRAS

Acerto também pode destravar antecipação de recursos que somam R\$ 26 bilhões

*Por Renata Agostini — Brasília*

O governo acredita estar muito próximo de um acerto com a Eletrobras, empresa privatizada em 2022. O acordo, que vai aumentar o poder da União na companhia, está "80% resolvido", segundo um auxiliar de Lula com conhecimento direto das tratativas. A expectativa é que, até maio, um anúncio possa ser feito.

As conversas podem abrir espaço ainda para a entrada já neste ano de valores devidos pela empresa ao governo, dinheiro que será aportado nas contas de luz. No total, a Eletrobras deve quase R\$ 26 bilhões, cifra oriunda da privatização e que tem de ser quitada ao longo dos próximos anos. O valor está previsto na lei de desestatização da companhia e é parte da outorga do processo.



*Prédio da Eletrobras no Rio — Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil*

O ministro Nunes Marques, do Supremo Tribunal Federal (STF), prorrogou para julho o prazo final para que a cúpula da Eletrobras e o governo se entendam, após um pedido da Advocacia-geral da União (AGU). O governo, no entanto, espera não precisar de todo esse prazo. O Executivo foi ao STF para aumentar o poder sobre a empresa.

Dois pontos vinham segurando uma decisão. O primeiro se refere ao número total de assentos no Conselho de Administração da empresa e quantos ficariam nas mãos do governo.

Para viabilizar o pleito da União por mais vagas no colegiado, a Eletrobras havia sugerido que o número de conselheiros saísse de nove para 11, com os dois assentos adicionais indo para a administração federal. Assim, o conselho passaria a ser formado por três indicados do governo e 8 dos demais acionistas.

O governo, no entanto, pressionava por aumentar suas indicações sem alargar o total de conselheiros, de forma a não diluir o poder no colegiado. Apesar de ter cerca de 40% das ações da Eletrobras, após a privatização, a União ficou com apenas uma vaga no conselho. Essa foi uma regra criada pela privatização para impedir que a empresa tivesse um controlador definido e virasse uma corporação. Pela lei, nenhum acionista pode ter mais de 10% dos votos (a AGU foi ao STF questionar exatamente esse ponto).

Agora, uma solução intermediária está na mesa. Por ela, a Eletrobras teria um Conselho de Administração com dez assentos e três deles seriam da União. Esse "caminho do meio" é o que pode pavimentar enfim um acordo, segundo relato de um envolvido.

#### **Eletronuclear**

Outro ponto que dificultava uma resolução final era o destino da fatia da Eletrobras na Eletronuclear, a estatal de energia nuclear que administra as usinas de Angra dos Reis. A Eletrobras demonstrou interesse em reduzir sua participação, hoje de cerca de 35% das ações com direito a voto.

O governo chegou a produzir um estudo técnico para avaliar a aquisição. O debate sobre a conveniência de levar adiante a compra também fez com que as negociações se arrastassem. A tendência hoje é que a operação não seja efetivada.

Em contrapartida, União e Eletrobras negociam a redução dos aportes nos próximos anos na estatal. A Eletronuclear pede R\$ 800 milhões dos controladores para arcar com despesas da renovação da licença de Angra 1 e precisará de cerca de R\$ 3 bilhões para novos investimentos até 2027. A ideia é revisar para baixo esses valores e repensar desembolsos da Eletrobras em relação a Angra 3, usina nuclear em construção.

Na mesa, está ainda a possibilidade de antecipação de pagamentos por parte da Eletrobras. A empresa tem de quitar cerca de R\$ 26 bilhões até 2047, recursos que irão para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), que embute todos os subsídios nas contas de luz. O objetivo, lá atrás, foi aliviar as contas de luz no longo prazo.

O ministro Alexandre Silveira, que comanda a pasta de Minas e Energia, deseja usar a antecipação desses recursos para reduzir as tarifas de luz ao consumidor final agora. O plano, acalentado pelo ministro desde o ano passado, envolvia justamente o pagamento antecipado pela Eletrobras.

Como o acordo entre a empresa e o governo se arrastou, Silveira propôs uma medida provisória (MP) para permitir que o governo levante com bancos o valor devido pela Eletrobras, uma operação chamada de "securitização". É com base nessa operação que o governo espera reduzir as contas de luz em 4% neste ano.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/04/2024*

## HADDAD AFIRMA QUE FMI TERÁ QUE 'REVER PARA MELHOR' PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO DO BRASIL

Ministro da Fazenda, no entanto, alerta que cenário global pode afetar PIB

*Por Alexandra Bicca — Washington*



***O ministro da Fazenda, Fernando Haddad: projeção do governo para o crescimento do PIB é melhor do que a do FMI — Foto: Diogo Zacarias/ Divulgação/Ministério da Fazenda***

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira, em Washington, que a projeção do governo para o crescimento do PIB é melhor que a divulgada mais cedo pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). O FMI divulgou que estima que a economia brasileira crescerá 2,2% neste ano e 2,1% em 2025.

A previsão para o PIB brasileiro deste ano é 0,5 ponto percentual a mais que o revelado pelo Fundo em janeiro. Já a previsão para o próximo ano foi elevada em 0,2 ponto percentual entre os prognósticos de janeiro e o atual.

As projeções do FMI estão maiores que as do boletim Focus, coletadas semanalmente pelo Banco Central junto a agentes financeiros, que preveem alta do PIB de 1,95% neste ano e de 2% em 2025.

— Nós também projetamos um crescimento menor do que o ano passado em função da safra — afirmou Haddad, que completou:

— Nós continuamos projetando 2,2%, embora os indicadores de atividade estejam aquecidos. Estamos recebendo boas notícias da ponta, tanto do ponto de vista de arrecadação, quanto do ponto de vista de produção e venda, sobretudo o crédito está aumentando no Brasil. Mas nós vamos ser parcimoniosos, vamos continuar mantendo a nossa expectativa de 2,2%, mas com um pequeno viés de alta no nosso caso.

O ministro completou dizendo que espera que o FMI também reveja novamente os dados do Brasil:

— Eu acredito que o FMI vai ser obrigado a rever para melhor. Vamos também acompanhar o que acontece na economia global, porque nós dependemos disso também.

Fernando Haddad chegou nesta terça-feira em Washington para participar das reuniões de primavera do FMI e do Banco Mundial. Hoje, o ministro participa de um evento sobre Finanças Sustentáveis, no Brazil Institute do Wilson Center, e de um debate com Ilan Goldfajn, presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) sobre investimentos no Brasil e na América Latina, na U.S. Chamber of Commerce, quando deverá dar uma entrevista à imprensa.

(\*) Especial para O GLOBO

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/04/2024

## BRASIL ESTÁ PREOCUPADO COM QUEDA EXPRESSIVA DAS EXPORTAÇÕES PARA A ARGENTINA, AFIRMA SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

Tatiana Prazeres faz primeira visita a Buenos Aires após posse de Milei. De janeiro a março, a Argentina somou 3,6% das exportações brasileiras, percentual mais baixo em dez anos

Por Janaína Figueiredo — Buenos Aires



**Tatiana Prazeres, secretária de Comércio Exterior do Brasil, em primeira visita à Argentina no governo Milei: apesar de preocupação, encontro positivo — Foto: Carol Carquejeiro/Valor**

No primeiro trimestre de 2024, as exportações brasileiras para a Argentina representaram apenas 3,6% do total das vendas do Brasil ao mundo, acentuando uma perda relativa de importância do país vizinho para o comércio exterior brasileiro nos últimos dez anos. No mesmo período de 2014, o percentual foi de 6,5%, em 2020 caiu para 4,1% e, depois de uma

leve recuperação, voltou a despencar.

As maiores participações foram no período entre 1997 e 2000, com recorde para 1998, em 13,2%. Posteriormente, houve uma queda na participação da Argentina nas exportações do Brasil, alcançando um pico de participação em 2010, de 9,23%, porém, ainda abaixo das participações antes de 2000. Em 2011 foi o recorde em valor de exportações para Argentina, alcançando US\$ 22,7 bi, mas sem participação recorde (8,95%).

A primeira visita da secretária de Comércio Exterior do Ministério da Indústria, Tatiana Prazeres, a Buenos Aires para iniciar um diálogo com representantes do governo Javier Milei foi marcada por essa preocupação.

— Isso tem a ver, sobretudo, com o encolhimento da economia argentina — disse Prazeres ao GLOBO, após reunir-se com o secretário de Comércio argentino, Pablo Lavigne, que definiu o encontro como positivo, e destacou o interesse do governo argentino em trabalhar para recuperar o comércio bilateral.



### **Qual foi a agenda de sua primeira visita a Buenos Aires desde a mudança de governo na Argentina?**

A Argentina é um mercado importante para o Brasil e, este ano, a importância relativa da Argentina para as exportações brasileiras caiu de maneira consistente, o que nos preocupa. No passado, a fatia que a Argentina tinha naquilo que o Brasil exporta foi muito mais relevante. Entre janeiro e março, a Argentina respondeu por 3,6% das nossas exportações. Desde 2014 nunca foi tão pouco. Em 2017, a Argentina representava 8,2% de tudo o que o Brasil vendia pro mundo. Isso nos preocupa, porque o perfil das nossas vendas para a Argentina é de produtos com maior valor agregado, produtos industrializados, de empresas de menor porte. Muitas vezes, as vendas para a Argentina são as primeiras vendas de uma empresa que deseja exportar.

### **Qual foi o recado transmitido ao governo Milei?**

O objetivo dessa reunião com meu contraparte na Argentina era abrir um canal de diálogo para que a gente possa trabalhar junto de maneira a incrementar o comércio bilateral. A queda de nossas exportações para a Argentina no primeiro trimestre de 2024 tem a ver com dois fatores. No ano passado, tivemos uma base alta decorrente das exportações de soja e energia elétrica, em função da seca na Argentina. Isso tem a ver com a queda, mas também tem a ver, e sobretudo, com o próprio encolhimento da economia argentina. Interessa pro Brasil que a Argentina se recupere economicamente com rapidez.

### **Como as empresas brasileiras que exportam para a Argentina estão vendo o comércio bilateral?**

Se tivesse de resumir, diria que a visão é de que o comércio se tornou mais previsível, mas, ao mesmo tempo, se tornou mais caro. Houve nesta nova administração argentina uma eliminação de entraves burocráticos ao comércio, principalmente da Sira, que era uma espécie de licença não automática que tornava as operações menos previsíveis. Mas, ao mesmo tempo, esse governo aumentou em dez pontos percentuais um imposto sobre operações de comércio. Uma taxa de 7,5% passou para 17,5%. A avaliação das empresas brasileiras é de que esse governo, ao invés de restringir o acesso ao mercado de câmbio por meio de entraves burocráticos encareceu a operação cambial a partir desse imposto, o imposto país. Isso entende-se à luz tanto do baixo nível de reservas [do Banco Central], como do interesse do país de melhorar a situação fiscal.

### **Até o fim do ano passado, os pagamentos às importações eram um problema grave no país.**

Fizemos consultas ao setor privado e a avaliação é de que, de maneira geral, o novo sistema está funcionando. Mas funciona garantindo o acesso ao mercado de câmbio de forma parcelada, em 30, 60, 90 e 120 dias. Os primeiros pagamentos de 30 e 60 dias ocorreram conforme o previsto. As empresas brasileiras continuam assumindo um risco, porque não conseguem receber pela mercadoria da maneira que desejariam. A avaliação é de que o fluxo melhorou, mas há um problema de estoque. Aqueles pagamentos que deveriam ocorrer sobre o regime anterior, que muitas vezes previa o pagamento em 365 dias, em muitos casos, ainda não foram feitos. Combinamos de ficar em contato para fazer esclarecimentos sobre pagamentos ainda a serem recebidos. No caso do setor calçadista, por exemplo, há um número elevado de exportadores brasileiros que venderam para a Argentina no ano passado e ainda não receberam. O que entrou no modelo novo, já houve pagamento, mas o problema do estoque segue.

### **O pagamento às importações não foi normalizado.**

Não está normalizado porque as restrições cambiais seguem presentes. Alguns setores têm prazos diferenciados e a notícia positiva é que me foi confirmado que para pequenas e médias empresas o acesso ao mercado de câmbio será em 30 dias, no valor integral. As mudanças vão na direção correta e favorecem o comércio.

### **Quais são os setores brasileiros mais prejudicados pela recessão argentina em suas vendas ao país?**

Em indústria de transformação (automóveis de passageiros, por exemplo, caiu 19,1%), a queda foi de 24,4% no primeiro trimestre, em comparação com o mesmo período do ano passado. São empregos de melhor qualidade, agregam mais valor. Agropecuária caiu muito (73,7%), puxada pela

soja (queda de 83,2). Pneus tiveram queda de 33%. Calçados, setor que tinha na Argentina um mercado relevante, caiu 27,2%.

### **O governo Milei se mostrou interessado em recuperar o comércio com o Brasil?**

Sem dúvida, é uma visão de que interessa um comércio mais robusto e fluido. Existe uma visão de que as restrições no mercado de câmbio têm a ver com o fato de que as reservas não estão no nível que eles desejariam. Há um processo de recomposição das reservas internacionais em curso e existe uma expectativa de que as restrições ao comércio diminuam na medida em que o país consiga recompor as reservas.

### **Falou-se em dolarização?**

Não, esse tema não entrou nas conversas. Foi um encontro muito positivo, embora os números do comércio não sejam. Mas as circunstâncias explicam.

Na campanha, Milei teve um discurso muito negativo em relação a países como Brasil e China. O problema do comércio não é a ideologia do presidente argentino.

O comércio caiu a esse patamar pelas circunstâncias econômicas da Argentina e a mensagem do governo argentino é de que eles querem favorecer o comércio, desburocratizar, facilitar, reduzir custos desnecessários.

### **Qual foi a mensagem do governo argentino sobre a recuperação do país?**

A mensagem foi de que este será um ano difícil em função do ajuste, mas que o ano que vem seria importante para retomada.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/04/2024*

## **SIMONE TEBET DIZ QUE GOVERNO VAI 'PERSEGUIR META ZERO' APÓS AFROUXAR AJUSTE FISCAL**

Declaração vem após governo mudar a meta de resultados das contas públicas do ano que vem

*Por Bernardo Lima — Brasília*



**A ministra do Planejamento, Simone Tebet — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo**

A ministra do Planejamento, Simone Tebet, afirmou nesta terça-feira que o governo irá "perseguir" a meta de déficit zero, após ter feito mudança nas metas de resultado das contas públicas que dará uma "folga fiscal" aos cofres federais. Governo fixou a meta fiscal para o ano que vem em zero (ou seja, receitas iguais às despesas). A promessa anterior era de um superávit de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB).

Em entrevista à Globonews, Tebet disse que a mudança não muda o compromisso do governo com a responsabilidade fiscal.

— Mais do que meta, e a meta é importante, como um norte, e nós vamos perseguir a meta zero, apesar de termos a banda de menos 25, não só esse ano, mas como ano que vem, garantindo a partir daí que o Brasil nunca mais entre em déficit, nunca mais gaste além do que arrecada. O principal é partir da premissa, que não aconteceu agora, nem no governo passado, embora o governo passado tenha corroborado com isso, de que o Brasil gasta muito e gasta mal — disse a ministra.





Ao divulgar o projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2025, o governo reduziu as metas de superávit fiscal (receitas menos despesas) para o ano que vem e também para 2026, desacelerando o ajuste nas contas públicas. O documento fixa para 2025 a meta de déficit zero (ou seja, receitas iguais despesas). Antes, a previsão era de um superávit de 0,5% do PIB.

A meta foi alterada diante de uma avaliação do governo de que a previsão das receitas federais não aponta recursos suficientes para gerar superávit.

O governo também mudou o ritmo de ajuste nas contas públicas. Agora, a previsão será de superávit de 0,25% do PIB em 2026, 0,5% do PIB em 2027 e de 1% em 2028.

Tebet disse que a decisão de fazer as mudanças não saiu do "núcleo político" do governo. Segundo ela, as alterações aconteceram após discussão entre o Ministério da Fazenda e sua pasta.

— Quero deixar claro que não houve atuação nem participação do núcleo político do governo na tomada dessa decisão. Foi uma tomada de decisão do núcleo econômico, basicamente do Ministério da Fazenda com o Ministério do Planejamento. Nós levamos para Junta [Junta de Execução Orçamentária], que só homologou, depois o presidente confirmou e garantiu isso.

Segundo as contas do economista Tiago Sbardelotto, da XP Investimentos, 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.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/04/2024*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### GOVERNO MUDA METAS, EXPÕE FRAGILIDADE DO ARCABOUÇO E PROPÕE REVISÃO DE GASTOS COM INSS E PROAGRO

Equipe econômica agora prevê déficit zero em 2025 e superávit de 0,25% do PIB em 2026; salário mínimo foi fixado em R\$ 1.502, uma alta de 6,37%, acima da inflação

*Por Daniel Weterman, Bianca Lima e Alvaro Gribel*

BRASÍLIA – O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) anunciou, nesta segunda-feira, 15, uma mudança nas metas para as contas públicas em 2025 e 2026 – a primeira alteração desde que o novo arcabouço fiscal entrou em vigor, há menos um ano.

Os alvos foram reduzidos de um superávit de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) para 0% em 2025, a mesma meta deste ano, que foi mantida; e de um superávit de 1% do PIB para 0,25% em 2026. Os alvos de 2027 e 2028 – já no mandato do próximo presidente –, que ainda não haviam sido fixados, ficaram em saldos positivos de 0,50% e 1% do PIB, respectivamente.

Ao ser questionado sobre como se daria essa "escalada" no resultado primário, de 0,5% para 1% do PIB, em 2028, o secretário de Orçamento federal, Paulo Bijos, não detalhou as premissas consideradas no cálculo e afirmou, apenas, que está sendo considerado um tripé de ações: revisão de gastos, que poderia ganhar maior magnitude (por enquanto, envolve apenas duas ações; leia mais abaixo); um eventual aumento de arrecadação "por ora não incorporado" no Orçamento; e uma melhoria no ambiente econômico.

Em 2025, há também pontos de atenção. Primeiro, de acordo com as projeções da equipe econômica, o déficit zero só será alcançado porque o pagamento de precatórios (dívidas judiciais da União), por decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), não será contabilizado na meta, assim

como acontece neste ano. O impacto dessa despesa é de R\$ 39,9 bilhões no próximo ano. Se o valor fosse considerado, haveria um déficit primário de 0,23% do PIB em 2025.

### Metais fiscais

Em % do PIB

— Meta — Limite superior — Limite inferior

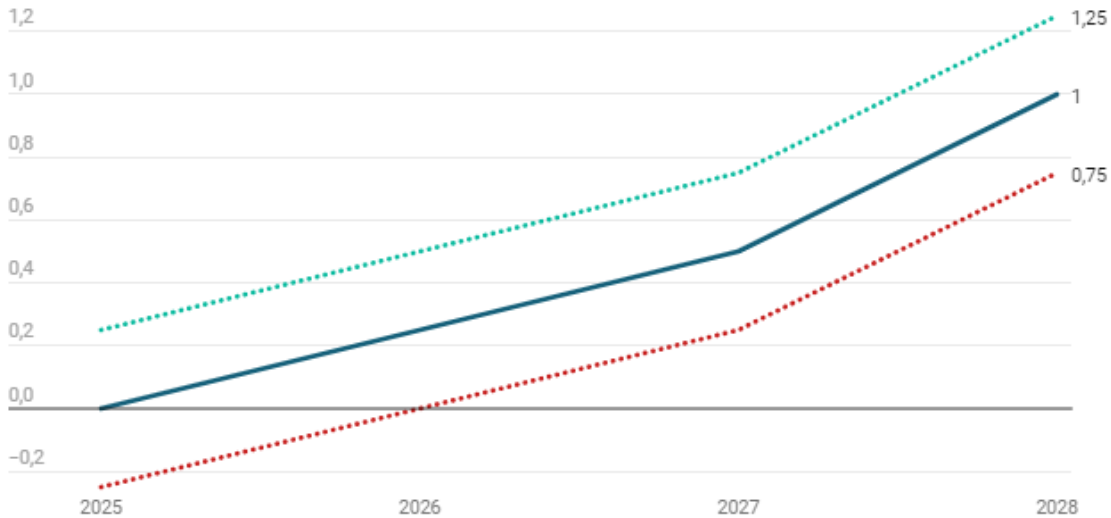


Gráfico: Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) • Fonte: Estadão • [Obter dados](#)

Além disso, o governo não está considerando na conta do próximo ano a abertura de um crédito suplementar de até R\$ 15,7 bilhões - esse montante deve ser antecipado em 2024, após uma manobra aprovada na Câmara dos Deputados e passará, provavelmente, a compor de forma definitiva a base de despesas do governo.

### Contas vão demorar mais tempo para voltar ao azul

Na prática, essas mudanças nos alvos fiscais significam que o governo adiou a expectativa de colocar as contas no azul com resultado positivo na comparação entre receitas e despesas no Orçamento. O anúncio também expõe as fragilidades do novo arcabouço fiscal, pois o governo contava com aumento de arrecadação para cumprir a regra.



**Equipe econômica revisou para baixo metas fiscais de 2025 e 2026. Foto: Diogo Zacarias/ME**

Ao mudar a meta, o governo sinaliza que a arrecadação não vai crescer como ele esperava anteriormente e, portanto, a balança entre receitas e despesas vai ficar com um resultado menor. Dúvidas sobre a arrecadação a partir do segundo bimestre de 2024 e sobre o desempenho da economia em 2025 foram obstáculos apontados por economistas e integrantes do governo.

Há, ainda, a preocupação com a trajetória dos gastos obrigatórios, sobretudo das despesas previdenciárias e assistenciais, que são atreladas ao salário mínimo. Para 2025, o governo projetou na LDO o valor de R\$ 1.502 para o mínimo, uma alta de 6,37% – quase o dobro da inflação projetada pelo governo para 2024, de 3,25% para o INPC.

Isso porque, atualmente, o mínimo é corrigido pela inflação do ano anterior mais a variação do PIB de dois anos antes. Essa indexação aumenta, automaticamente, o valor de pensões e benefícios do INSS, que são o principal gasto público.

Na apresentação do documento, o secretário-executivo do Ministério do Planejamento e Orçamento, Gustavo Guimarães, avaliou, porém, “que a nova trajetória das metas mantém a sustentabilidade das contas públicas”.

E reforçou o recado que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, vem dando reiteradas vezes, de olho nas atuações do Congresso e do Judiciário: “Gostaríamos de frisar compromisso com a sustentabilidade da dívida e lembrar que essa é uma missão compartilhada por todos os Poderes”, disse.



Apresentação do projeto da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2025, com Paulo Bijos (secretário de Orçamento Federal), Gustavo Guimarães (secretário-executivo do MPO), Rogério Ceron (secretário do Tesouro) e Robinson Barreirinhas (secretário da Receita Federal). Foto: Bianca Lima/Estadão

A mensagem, porém, não conteve as críticas por parte do mercado financeiro, que analisa os números com lupa. O economista Gabriel de Barros, da Ryo Asset, destaca que os parâmetros utilizados na LDO são “irrealistas”. Ele entende que houve despesas subestimadas pela equipe econômica, como Previdência, Benefício de Prestação Continuada (BPC), abono e seguro-desemprego.

“As despesas me parecem subestimadas para fazer caber dentro da trajetória de primário escolhida. Ou seja, a conta é feita de trás para frente. É conta de chegada, e não resultado de projeções críveis de cada uma das rubricas de despesa primária. É um PLDO irreal, utópico, sem aderência com a realidade da dinâmica de cada uma das rubricas de gasto”, afirmou.

Já o economista-chefe da Warren Investimentos, Felipe Salto, avaliou que o PLDO preocupa, por não ser suficiente para garantir um quadro de sustentabilidade fiscal em prazo razoável.

“Pecando, ainda, pela preservação de projeções que já poderiam primar por maior proximidade à dinâmica dos dados realizados e dos cenários prospectivos do mercado”, disse Salto, que estima que o governo irá atingir o déficit zero apenas entre 2032 e 2033.

### **Governo projeta redução de custeio a partir de 2026 e propõe revisão de gastos**

O governo projetou uma redução nas despesas discricionárias (soma de investimentos e custeio da máquina pública) a partir de 2026 – ano de eleição presidencial. Por outro lado, previu um aumento de despesas obrigatórias a cada ano, o que exigirá revisão dos gastos.

Em 2025, por exemplo, o projeto prevê R\$ 212,7 bilhões em despesas discricionárias (que não são obrigatórias). Já em 2026, o volume cairia para R\$ 212,3 bilhões e seria reduzido para R\$ 168 bilhões em 2027.

Como os investimentos não podem cair, até porque têm um patamar garantido no arcabouço fiscal, o cenário forçaria o governo a cortar o custeio dos ministérios, que envolvem gastos com serviços de saúde, manutenção de universidades e despesas do dia a dia dos órgãos federais.

Nesse cenário, a LDO trouxe estimativas de economia de gastos com revisão de programas obrigatórios do governo, para manter uma folga nas despesas discricionárias e evitar um “apagão” nas contas. Com o INSS, a estimativa é de uma redução de R\$ 7,2 bilhões em 2025. Já com o Proagro, espécie de seguro rural voltado à agricultura familiar, a estimativa é de corte de R\$ 2 bilhões.

Apenas essas duas rubricas foram indicadas no projeto de lei, como antecipou o Estadão no mês passado. Até 2028, a equipe econômica estimou um corte de gastos de R\$ 37,3 bilhões, no total, com esses dois programas, uma média de R\$ 9,3 bilhões por ano.



“A agenda das receitas está sendo positiva, mas a revisão dos gastos vai ser um instrumento bastante importante para fechar as contas no médio e longo prazo”, afirmou Guimarães.

Segundo o secretário Bijos, a contenção das despesas em rubricas como a Previdência já representa o esforço feito pela equipe econômica para conter gastos via revisão dos programas.

Por outro lado, ele diz que a projeção de queda das despesas discricionárias para os próximos anos representa um desafio. “A contenção das despesas previdenciárias já representa o esforço para contenção dos gastos. Quando olhamos todos os itens de despesas obrigatórias, há um fator a ser considerado em valores nominais. Isso traz desafios em relação a sua contrapartida para despesas discricionárias”, disse.

Questionado sobre por que o governo não elencou um número maior de medidas para revisar, tendo em vista o tamanho do desafio fiscal, Bijos afirmou que isso se deve ao “contexto histórico” e a um certo conservadorismo. “2023 foi um ano de reconstrução, então não era hora de reduzir despesas. E optamos por elencar apenas as revisões que estivessem maduras”, disse. Mesmo assim, disse que o objetivo do governo é “escalar e acelerar” essa agenda.

### **Fragilidade do arcabouço**

O arcabouço impõe um aumento real (acima da inflação) de despesas a cada ano. Por isso, para sustentar a nova âncora fiscal, o governo depende de forte aumento na arrecadação. Conforme o Estadão publicou, a equipe econômica vê a agenda de crescimento de receitas perder força diante das dificuldades no Congresso Nacional, do próprio desempenho da economia e de questões políticas como o ano eleitoral e a queda de popularidade do presidente Lula.

Na semana passada, a Câmara aprovou uma proposta que pode fragilizar o arcabouço. O projeto autoriza Lula a aumentar as despesas em R\$ 15,7 bilhões neste ano por decreto, definindo livremente a destinação do dinheiro. Atualmente, esse aumento só poderia ser feito após o final de maio, dependendo do comportamento das receitas e ainda de autorização do Congresso. Houve um acordo para rateio do dinheiro entre indicações do governo e indicações de parlamentares.

Recentes movimentos do governo Lula e do Congresso mostram que o arcabouço fiscal repete dribles feitos durante a vigência do antigo teto de gastos, mas de forma mais rápida – colocando em risco a credibilidade da nova regra para controle das contas públicas. Conforme o Estadão mostrou, os “furos” nos limites de gastos vigentes em 2023 e 2024 somam R\$ 28 bilhões desde a aprovação da nova âncora fiscal, em agosto do ano passado.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/04/2024*

## **LIRA QUER FATIAR REFORMA TRIBUTÁRIA EM QUATRO PROJETOS DE LEI; FAZENDA RESISTE**

Entrega de proposta de regulamentação, prevista para esta segunda-feira, 15, foi adiada

*Por Mariana Carneiro e Bianca Lima*

BRASÍLIA – O governo faz as checagens e negociações finais com Estados e municípios para fechar os dois anteprojetos que serão enviados ao Congresso para regulamentar a operação da reforma tributária, que começa em 2026. O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), sinalizou que deseja fatiar os textos em quatro projetos de lei, mas o Ministério da Fazenda resiste.

O desenho elaborado pela equipe econômica é que um anteprojeto trate do “mérito” (conteúdo) da nova tributação sobre o consumo – ou seja, sobre as alíquotas e a base tributável, que deve ser idêntica nos dois IVAs (Imposto sobre Valor Agregado) que funcionarão como espelho: a CBS (federal) e o IBS (de Estados e municípios). O segundo anteprojeto tratará sobre o “processo” e tudo o que envolve a cobrança tributária em si, como a articulação das secretarias estaduais de Fazenda e o Fisco nacional.

Lira sinalizou que gostaria de fatiar o debate em quatro: um sobre a cobrança do IVA; o segundo sobre o Imposto Seletivo, que vem causando temor no setor produtivo; o terceiro sobre a governança no novo regime de tributação; e o quarto sobre o processo de tributação.



***Promulgação da reforma tributária em dezembro do ano passado, em cerimônia no Congresso Nacional. Foto: Wilton Junior/Estadão***

Ele foi alertado, porém, que há sobreposição destes capítulos, o que poderá gerar conflitos entre os eventuais quatro relatores, além de abrir diferentes frentes de negociação, o que pode atrasar a tramitação.

O presidente da Câmara tem dito, em conversas reservadas, que gostaria de aprovar a regulamentação até o fim deste ano, quando conclui seu mandato no posto. A reforma tributária inédita no regime democrático é uma das entregas que Lira vem atribuindo à sua gestão.

Mas está em seu radar e também no da equipe do ministro Fernando Haddad, da Fazenda, a resistência de parte do setor produtivo ao tema. Os lobbies de importantes segmentos já se organizaram para brecar tentativas do governo de sobretaxar alimentos ultraprocessados, açucarados e derivados do petróleo. Há ainda tentativas de dar tratamento preferencial a representantes do agronegócio.

A equipe econômica pretende defender o tratamento equilibrado das atividades, sem a abertura de exceções, mas há reclamações de que, até o momento, o setor privado não vem sendo ouvido pelo governo.

A promessa é que, assim que os textos forem entregues ao Parlamento, será aberta a discussão com os setores para iniciar a negociação política no Congresso. O objetivo é chegar à etapa de debates com segurança técnica assegurada nos anteprojetos, além do acordo com Estados e municípios sobre as diretrizes da regulamentação.

O plano do Executivo é que a tramitação no Congresso se inicie com as três esferas de governo sintonizadas. Afinal, trata-se da convergência de 27 legislações e de milhares de regulamentações tratando do ICMS, além de inúmeras outras sobre ISS. A unificação da tributação federal (PIS, Cofins e IPI) é considerada menos complexa do que a concertação de Estados e municípios.

São discussões como, por exemplo, se os contenciosos desembocarão no futuro no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) ou se será necessário criar um tribunal administrativo para questões envolvendo o IBS.

A tarefa ainda não foi concluída e, por isso, a apresentação foi adiada em uma semana. Haddad viaja aos Estados Unidos enquanto sua equipe trabalha nos anteprojetos.

O ambiente político também se tornou hostil com novo confronto entre Lira e o ministro de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, a quem o presidente da Câmara acusa de difundir informações de que Lira saiu perdendo com a manutenção da prisão do deputado Chiquinho Brazão (União-RJ), acusado de mandar matar Marielle Franco. O tema foi levado à votação na semana passada, e a prisão dele foi mantida com uma margem de 20 votos além do necessário, graças à atuação de líderes ligados ao governo.

Na Fazenda, o conflito é visto como algo passageiro e sem contaminação na agenda tributária, tratada como estrutural e de longo prazo. No Palácio, o adiamento foi tratado como consequência da

agenda do governo nesta segunda, com a divulgação do projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025, com a mudança da meta fiscal.

Procurado, Lira não se manifestou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/04/2024*

## HADDAD DIZ QUE LEVOU A LULA DESEJO DE CAMPOS NETO SOBRE TRANSIÇÃO MAIS LONGA NO COMANDO DO BC

Ministro da Fazenda afirma que, nas quatro vezes em que foi ouvido por Lula sobre indicações, houve definição de nomes segundo critérios técnicos, personalidade e capacidade de comunicação e diálogo

*Por Giordanna Neves (Broadcast), Fernanda Trisotto (Broadcast) e Amanda Pupo (Broadcast)*

BRASÍLIA – O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira, 15, que levou ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva o desejo do atual presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, de fazer uma transição mais longa na substituição do comando da autoridade monetária – ou seja, que o anúncio do nome do sucessor seja feito mais cedo, como revelou o Estadão há duas semanas.



“Está tudo sendo feito de maneira bastante civilizada, e vai ser feita a transição de maneira muito tranquila”, disse o ministro em entrevista à GloboNews. Haddad confirmou que Campos Neto defende que seja anunciado um substituto antecipadamente para que a transição de poder seja mais prolongada.

***Haddad confirmou que Campos Neto defende que seja anunciado um substituto antecipadamente para que a transição de poder no BC seja mais prolongada. Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado***

Haddad reforçou que, nas quatro vezes em que foi ouvido por Lula sobre indicações ao BC, houve definição de nomes segundo critérios técnicos, de personalidade e de capacidade de comunicação e diálogo.

“Não penso que Lula mudará sua diretriz de escolher grandes nomes para o Banco Central, inclusive substituto de Campos Neto”, disse, ao reforçar que não viu nenhuma das indicações do governo ao BC sendo questionadas.

O ministro repetiu ainda que o governo enfrentou um desafio inédito de conviver com um presidente da autoridade monetária que foi escolhido pela gestão anterior, mas reforçou que sempre procurou conviver com o Banco Central da melhor forma possível.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/04/2024*

## GOVERNADORES QUEREM USAR RECURSOS DE RENEGOCIAÇÃO DA DÍVIDA EM INFRAESTRUTURA E SEGURANÇA

Proposta original do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, é que os recursos sejam aplicados na educação profissional

*Por Mariana Carneiro*

BRASÍLIA – Os governadores de Minas Gerais e de Goiás levaram ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), a ideia de ampliar o uso dos recursos que serão economizados com a renegociação da dívida com a União para infraestrutura e segurança pública. A proposta original do

ministro da Fazenda, Fernando Haddad, é que os recursos sejam aplicados na educação profissionalizante.

Os governadores dos Estados mais endividados se reuniram com Pacheco nesta segunda-feira, 15, em Brasília e apresentaram essas propostas. São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Minas Gerais respondem por 90% do estoque da dívida, avaliada em R\$ 740 bilhões. Goiás é um dos que estão na sequência.

Romeu Zema (Novo-MG) informou Pacheco de que Minas fez investimentos em educação profissionalizante com recursos próprios, e que a carência atual é o aporte em rodovias. O governador tem dito que investiu em educação, nos dois últimos anos, mais do que o dobro de São Paulo.

Já o governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União), que disputa com Zema e com o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), a vaga de representante do bolsonarismo na eleição de 2026, sugeriu usar os recursos na segurança pública.



***O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), se reuniu nesta segunda-feira, 15, com governadores dos Estados mais endividados. Foto: Wilton Junior/Estadão***

Quando fez a proposta de trocar recursos dos Estados por investimentos em educação, Haddad afirmou que a meta do governo federal era superar em 3 milhões o número de alunos matriculados no ensino médio técnico até 2030. Os que atingissem metas de aumento de matrículas antes do prazo poderiam ter uma redução permanente nas taxas de juros da dívida.

O Ministério da Fazenda propôs uma redução temporária (de 2025 a 2030) das taxas de juros que corrigem a dívida dos Estados, hoje 4% ao ano mais IPCA (inflação) ou a Selic. O percentual seria reduzido à medida que os governadores aplicassem mais no ensino médio técnico. Caso os Estados oferecessem ativos, como empresas estaduais, para abater parte do passivo, a taxa cairia a 1% ao ano mais IPCA.

Pacheco decidiu, porém, que levará a proposta dos governadores de ampliar a lista de usos dos recursos economizados com os juros para Haddad. Os dois devem voltar a se reunir sobre o assunto após a viagem do ministro aos Estados Unidos, nesta semana.

Após o encontro com os governadores, Pacheco afirmou que pretende apresentar o projeto de lei complementar de sua autoria ainda neste mês, para que seja iniciada a tramitação do que ele classificou como um programa “real e sustentável” para o pagamento dessas dívidas.

“O regime de recuperação fiscal acaba não resolvendo o problema e sacrifica sobremaneira os servidores públicos dos Estados, principalmente os de Minas Gerais”, afirmou Pacheco. Nos bastidores, o mineiro é tratado como virtual candidato ao governo de Minas em 2026.

“A possibilidade de um programa que revele a capacidade de pagamento dos Estados para que efetivamente paguem a dívida, somando ao fato de recuperarem a capacidade de investimentos em estradas, infraestrutura, educação e saúde, isso acaba sendo muito bom para o Brasil”.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 16/04/2024**

**GOVERNO TENTA ‘AMARRAR’ EMENDAS A INVESTIMENTOS E DAR PRIORIDADE PARA O PAC NA ORDEM DOS REPASSES**

Projeto do governo exige que emendas priorizem obras em andamento e impõe maior rapidez para o PAC; proposta vai na contramão do Congresso por mais poder no Orçamento

*Por Daniel Weterman*

BRASÍLIA – O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) propôs um modelo de pagamento de emendas parlamentares vinculado a investimentos federais e projetos de interesse do Executivo ao enviar as diretrizes orçamentárias do Orçamento de 2025 para o Congresso Nacional.

O projeto exige a indicação de emendas para investimentos do governo federal e determina que o ritmo de liberação do dinheiro do Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) seja mais rápido e prioritário do que as emendas dos congressistas.



***O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) acompanhado do ministro Rui Costa (Casa Civil), que coordena o Novo PAC. Foto: Wilton Junior/Estadão***

A proposta vai na contramão dos interesses do Congresso Nacional e é mais um “estica e puxa” na disputa entre o Executivo e o Legislativo pelo controle do Orçamento. O projeto de diretrizes precisa ser aprovado pelos parlamentares para entrar em vigor – e pode ser alterado.

As emendas impositivas (obrigatórias) devem somar R\$ 39,6 bilhões em 2025, acima dos R\$ 33,6 bilhões previstos para 2024, de acordo com projeção do governo. A quantia costuma subir mais, pois o Congresso acrescenta outros tipos de emendas no Orçamento, como as emendas de comissão e uma fatia não impositiva indicada pelas bancadas estaduais. Neste ano, o valor total em emendas supera R\$ 50 bilhões.

O projeto enviado pelo governo diz que, ao indicarem emendas para 2025, os parlamentares devem priorizar projetos em andamento. Além disso, quando colocarem recursos em uma obra, devem repetir aquela indicação todos os anos até a obra acabar. E, se for começar um investimento novo, o projeto deverá estar incluído no Plano Plurianual 2024-2027.

Com essas regras, os congressistas não ficariam mais tão livres na hora de destinar emendas. Não vão poder mais, por exemplo, priorizar as emendas Pix, que ficam totalmente desvinculadas de investimentos federais e são repassadas livremente para Estados e municípios, sem nenhuma vinculação com destinações específicas.

A proposta também reduziria a liberdade de um deputado ou senador destinar o recurso para um município em um ano e para outra cidade no ano seguinte, pois ficaria comprometido com projetos em andamento.

No ano passado, o governo Lula propôs a mesma regra na LDO de 2024, mas a proposta foi rejeitada pelos parlamentares e sequer fez parte do parecer do relator, deputado Danilo Forte (União-CE), na votação. A vinculação com projetos em andamento vale atualmente para emendas de bancada estaduais, que costumam destinar dinheiro para obras maiores nos Estados, mas valeria para todos os tipos de emendas com o projeto do governo.

De acordo com o Executivo, em justificativa enviada por escrito ao Congresso Nacional, a proposta foi elaborada “de modo a fomentar a continuidade dos investimentos nos anos subsequentes e garantir a entrega dos bens e serviços à sociedade”.

### **Governo quer pagar verbas do PAC mais rápido do que emendas**

Além de tentar “amarrar” as emendas, o projeto do governo também determina que a execução do Novo PAC terá prioridade na liberação de recursos em comparação a outras programações não obrigatórias do Orçamento, incluindo as emendas.



Na prática, o governo quer poder para repassar um dinheiro do PAC mais rapidamente do que o recurso de uma emenda do parlamentar. O projeto abre a possibilidade de os parlamentares indicarem emendas para o Novo PAC, impondo tratamento prioritário nessas programações.

O PAC é uma das vitrines do governo Lula para retomar obras paradas e impulsionar novos investimentos. A Casa Civil, sob comando do ministro Rui Costa, seleciona os municípios que vão receber o dinheiro.

Neste ano, o Executivo federal tentou atrair emendas para o programa, carimbando indicações dos parlamentares para o PAC e oferecendo recursos extras para os congressistas apadrinharem. O plano, porém, teve baixíssima adesão: de uma cartela com R\$ 25,9 bilhões em projetos, só R\$ 33 milhões foram apadrinhados pelos parlamentares, menos de 1% do total.

No mesmo enfoque, o governo Lula não incluiu as emendas de comissão no Projeto de Lei das Diretrizes Orçamentárias. Essas emendas são recursos indicados por cada colegiado temático do Congresso (como saúde, educação, segurança pública etc). As emendas de comissão foram turbinadas após o fim do orçamento secreto, revelado pelo Estadão, e herdaram parte dos recursos do esquema, que foi declarado inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

O governo não é obrigado a pagar essas emendas como as demais, pois o recurso não é obrigatório. Neste ano, essas indicações somam R\$ 11 bilhões no Orçamento de 2024. Lula vetou R\$ 5,6 bilhões, mas negociou a recomposição de R\$ 3,5 bilhões com o Congresso.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/04/2024*

## MERCADO LIVRE CONFIRMA INVESTIMENTO DE R\$ 23 BI NO BRASIL E ANUNCIA CRIAÇÃO DE 6,5 MIL EMPREGOS

Anúncio do maior investimento nos 25 anos de atuação da empresa no País foi feito em encontro com presidente Lula; valor será investido em novos centro de distribuição em Brasília, Pernambuco e Porto Alegre

*Por Redação*

O Mercado Livre anunciou na segunda-feira, 15, um aporte de R\$ 23 bilhões para ampliação de suas operações no Brasil. O valor será investido para abertura de novos centros de distribuição em Brasília, Pernambuco e Porto Alegre e a previsão é que sejam gerados 6,5 mil empregos. O anúncio ocorreu durante reunião do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com o CEO da empresa no Brasil, Fernando Yunes.

Trata-se do maior investimento nos 25 anos de atuação da empresa no país. Com o incremento da infraestrutura, a empresa de e-commerce pretende aumentar a quantidade de cidades com entregas rápidas, feitas no mesmo dia ou no dia seguinte.



**Centro de distribuição do Mercado Livre na cidade de Extrema, interior de Minas Gerais; empresa criará novos centros em Fortaleza, Brasília e Porto Alegre. Foto: Daniel Teixeira/Estadão**

O encontro com o presidente Lula contou ainda com a participação do vice-presidente, Geraldo Alckmin, que também é ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, e dos ministros Rui Costa (Casa Civil), Alexandre Padilha (Relações Institucionais) e Luiz Marinho (Trabalho), entre outros.

A operação no Brasil representa 52% da receita líquida total dos negócios da Mercado Livre na América Latina. A empresa também ampliará a quantidade de pessoal em sua fintech, o Mercado Pago, que foi parceira do governo federal no programa Desenrola, de renegociação de dívidas.

A previsão é a de ampliar os atuais 22 mil colaboradores para 29 mil até o final deste ano. Dos 6,5 mil empregos a serem gerados no país, 5,2 mil devem ser absorvidos para as operações de logística e outros 875 para a área de tecnologia. Os demais serão realocados em outros setores.

O Mercado Livre foi fundado em 1999 e atualmente opera em 18 países e emprega cerca de 58 mil colaboradores. A plataforma de vendas registra atualmente cerca de 3,3 milhões vendedores por ano. Segundo a empresa, mais de 1 milhão de famílias vivem tendo como sua principal renda o Mercado Livre.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 16/04/2024*

### **‘LIÇÕES DAS TELES PODEM SER APLICADAS NO SETOR DE ENERGIA’, DIZ EXECUTIVO DA ELETROBRAS**

Há quatro meses na empresa, Rodrigo Kwee de França, passou 12 anos em cargos de diretoria em operadoras de telefonia, desenvolvendo produtos e serviços focados na jornada do cliente  
*Por Márcia De Chiara*

Depois de seis anos na diretoria de Marketing da TIM e de uma carreira executiva de 12 anos passando pelas operadoras de telecomunicações Claro e Vivo, faz quatro meses que Rodrigo Kwee de França, de 37 anos, está na Eletrobras, do setor de energia, e ocupa o cargo de diretor de Receitas.



*Pedro Kirilos/Estadão*

Administrador de empresas de formação pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), França foi procurado por headhunters. Ele acredita que tenha sido alvo de consultores pela sua vivência em vendas e marketing e pela similaridade entre os setores de telecomunicações e energia. “Passei pelo 4G, pelo 5G e por todas essas novas disruptões tecnológicas até chegar ao modelo de hoje, de conexões ultravelozes no setor de telecomunicações”, conta.

Em sua atuação nas operadoras de telefonia, França foi responsável pela criação dos segmentos de produtos, serviços, parcerias estratégicas e pela jornada dos clientes.

***Rodrigo Kwee de França, diretor de Receitas da Eletrobras, diz que setor de energia deve passar por disruptões como o de telecomunicações Foto:***

Segundo o executivo, o setor de telecomunicações ao longo do tempo desenvolveu uma série de canais de vendas para abordar perfis diferentes de clientes. “Energia precisará passar por isso também a partir de agora com a abertura de mercado, que teve início em janeiro deste ano”, afirma.

#### **Aprendizado do setor de telecom é útil para energia**

Há muitas lições apreendidas no setor de telecomunicações, na sua opinião, que poderão ser aplicadas no segmento de energia. Assim como ocorreu nas telecomunicações, ele acredita na mudança do perfil de consumo de energia no País nos próximos anos, com maior liberdade, produtos adequados ao perfil do cliente e redução de custos.

O executivo não revela os planos de atuação no novo setor para os próximos anos nem o diferencial de salário que o atraiu para uma empresa de outro segmento. Ele admite que houve uma valorização de posição e de salário que pesou na decisão de mudar de setor.

Mas ressalta que o que mais o motivou a fazer essa transição de setor foi a oportunidade de transformar o perfil de consumo de energia da sociedade nos próximos anos. “É uma oportunidade que não muitos executivos terão de participar: a abertura de mercado de um serviço essencial que terá uma série de disrupções no futuro próximo.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/04/2024*



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### ANÁLISE: EXCESSO DE CAPACIDADE ESTÁ AJUDANDO A CHINA AGORA, MAS ESTRATÉGIA NÃO É SUSTENTÁVEL

Dados econômicos divulgados nesta terça-feira (16) mostram que o excesso de capacidade de produção é uma questão bem real e poderia ser nocivo para a própria China.

*Por Nathaniel Taplin, Em Dow Jones — Nova York*



**Movimento no porto de Qingdao, na China; exportações — Foto: Chinatopix via Associated Press**

Nas narrativas sobre o "Choque China 2.0", a China não apenas é uma ameaça à segurança e um concorrente de fábricas de baixo custo, mas também planeja inundar o Ocidente com produtos de alta tecnologia a preços abaixo do mercado. No entanto, os pontos negativos dessa estratégia para a própria China costumam receber bem menos atenção.

O crescimento da China no primeiro trimestre superou a maioria das previsões, com uma alta de 5,3% na comparação anual — graças em grande parte à força da produção industrial e das exportações. No entanto, dados econômicos divulgados nesta terça-feira (16) também mostraram que o excesso de capacidade de produção é uma questão bem real e poderia ser nocivo para a própria China.

Embora em janeiro e fevereiro o motor industrial da China tenha acelerado, em março voltou a reduzir a marcha: a produção subiu apenas 4,5% na comparação anual, bem abaixo dos 7% de janeiro e fevereiro. Ainda mais significativo é o fato de que o uso da capacidade industrial instalada teve uma forte queda, para 73,8% no primeiro trimestre — o pior patamar desde pelo menos 2015, sem contar o primeiro trimestre de 2020, afetado pela pandemia. Em termos de volume, as exportações da China atingiram o maior patamar em quase dez anos em março. Em valores, porém, ficaram pouco acima dos números de outubro.

Em outras palavras, o poder das empresas para determinar os preços que cobram, tanto no mercado interno quanto no externo, diminuiu, e a pressão sobre as margens de lucro provavelmente aumentou: valerá a pena observar os dados financeiros industriais de março, que serão divulgados ainda neste mês.

O mesmo ocorre com o investimento privado na indústria. Se a demanda externa, em termos de valor, não encontrar em breve bases mais sólidas e a economia interna da China continuar apenas morna, então em algum momento esse investimento terá que diminuir. Caso contrário, o governo ou os bancos estatais precisarão começar a absorver mais diretamente o custo do excesso de empréstimos concedidos à indústria, assim como já fizeram com o setor imobiliário e infraestrutura.

A análise dos componentes da taxa de uso da capacidade em si é particularmente interessante. A queda na utilização foi especialmente acentuada em alguns dos setores favoritos de Pequim, como o de automóveis e o de equipamentos elétricos — as chamadas "novas forças produtivas", que inclui os veículos elétricos, chips e painéis solares, que as autoridades chinesas destacaram em discursos recentes e têm assombrado os pesadelos dos políticos ocidentais. A taxa de utilização da capacidade de produção de automóveis caiu para menos de 65% no terceiro trimestre: bem abaixo de seu patamar mínimo anterior (excluindo o primeiro trimestre de 2020) de 69,1%, em meados de 2016.

Por outro lado, os setores tradicionais de exportação da China se mantiveram relativamente bem. A utilização na indústria têxtil aumentou no primeiro trimestre. Na área de equipamentos de computação e comunicação houve queda, mas de forma bem menos acentuada.

Por sua vez, a captação de crédito em toda a economia — excluindo a emissão de títulos do governo — perdeu ainda mais força em março, apesar dos rendimentos dos títulos e das taxas de juros estarem perto dos menores patamares em muitos anos. Se a pressão sobre as margens de lucro começar a forçar algumas dessas "novas forças produtivas" a desacelerar os investimentos, a política fiscal precisará intervir para sustentar o crescimento.

De forma alternativa, a China pode continuar direcionando seu excesso de poupança para a super capacidade da indústria — mas os bancos chineses e Pequim, não apenas os parceiros comerciais da China, acabarão precisando pagar a conta.

Movimento no porto de Qingdao, na China; exportações — Foto: Chinatopix via Associated Press

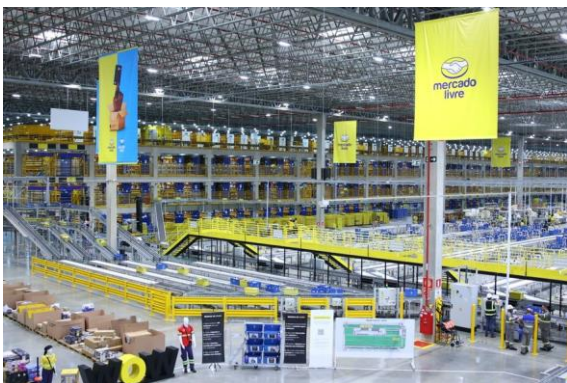
Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 16/04/2024

## EM REUNIÃO COM LULA, MERCADO LIVRE ANUNCIA INVESTIMENTOS E PEDE FIM DE ISENÇÃO PARA IMPORTAÇÕES

Assunto é alvo de polêmica e debates dentro do governo desde o ano passado, quando o fim da isenção foi anunciado pelo secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas

Por *Raphael Di Cunto, Valor* — Brasília



Centro de Distribuição do Mercado Livre, em Cajamar — Foto: Vinicius Stasolla

Representantes do Mercado Livre se reuniram com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), na segunda-feira (15), para apresentar os investimentos da empresa e contratações no país. No encontro, a empresa pediu ao petista que acabe com a isenção do imposto de importação para remessas internacionais de até US\$ 50 para empresas do comércio eletrônico.

O assunto é alvo de polêmica e debates dentro do governo desde o ano passado, quando o fim da isenção foi anunciado pelo secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas. Após perda de popularidade do presidente e da grande repercussão na internet, o governo recuou, retomou a isenção e anunciou o "Remessa Conforme", para obter dados sobre o fluxo de operações a fim de definir uma alíquota, o que não ocorreu até agora.

"Essa isenção beneficia fiscalmente as importações, e aí as empresas estrangeiras acabam tendo vantagem sobre os produtores locais. Não defendemos vantagem para os produtores locais, mas uma isonomia", afirmou, ao Valor, o vice-presidente sênior e principal executivo do Mercado Livre no Brasil, Fernando Yunes.

A sugestão do Mercado Livre é que o imposto de importação seja estabelecido entre 25% e 30%, o que se somaria à cobrança de ICMS (que é estadual). Isso, afirmou Yunes, garantiria condições de

igualdade de competição. O Ministério da Fazenda estuda desde o ano passado qual a alíquota aplicar, mas, mesmo sob pressão do varejo nacional, não tomou uma decisão e nem dá prazo para que isto aconteça.

Diretor de relações governamentais do Mercado Livre, François Martins ressaltou que a empresa é a principal fonte de renda de um milhão de brasileiros, que são afetados pela concorrência desigual. “A isenção beneficia um milhão de famílias no exterior, que não pagam impostos, enquanto um milhão de famílias no Brasil saem prejudicadas”, disse. “O presidente [Lula] pareceu concordar com a ideia de que um equilíbrio é saudável”, comentou.

A reunião ocorreu para que o Mercado Livre apresentasse o portfólio da empresa para o presidente, anunciasse 6,5 mil novos postos de trabalho, a abertura de centros logísticos e os planos para o Brasil. Serão R\$ 23 bilhões aportados este ano, entre “despesas operacionais” e investimentos, volume recorde e 21% maior do que em 2023. O número de funcionários deve chegar a 29,2 mil, com 4,5 mil em áreas de desenvolvimento tecnológico.

### 25 anos no Brasil

O Mercado Livre completa 25 anos no Brasil e abrirá três novos centros logísticos este ano, com a intenção de agilizar o prazo de entrega dos produtos. As unidades serão construídas em Pernambuco, Porto Alegre e Brasília, o que elevará a 13 o número de equipamentos no país. O presidente foi convidado para visitar e conhecer as instalações. O centro logístico do Distrito Federal, divulgado pela primeira vez neste encontro, deve ficar pronto até outubro.

A empresa também tratou, na reunião, da renovação da parceria com o Sebrae e da possibilidade de convênios com o governo para formação tecnológica nos institutos federais. Ainda levou a notícia de que o Mercado Pago, fintech do grupo, foi a empresa com maior volume de contratos no Desenrola, com 19% da participação na renegociação de dívidas, e que ajudou a formalizar mais de 200 mil empresas que operam com vendas na plataforma.

Além de Lula e dos representantes do Mercado Livre, participaram da reunião o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, os ministros Rui Costa (Casa Civil), Alexandre Padilha (Relações Institucionais) e Luiz Marinho (Trabalho), o presidente do Sebrae, Décio Lima, e o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durrigan. O encontro, no Palácio do Planalto, durou cerca de 1h20.

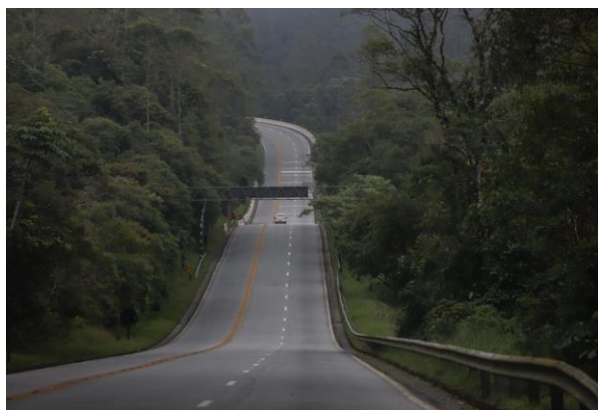
*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 16/04/2024*

## CONSÓRCIO QUE VENCEU LEILÃO DA PPP DO LITORAL PAULISTA CONHECE A REGIÃO, DIZ REPRESENTANTE DAS CONSTRUTORAS

Companhia Brasileira de Infraestrutura (CBI), que é líder do consórcio, com 65% de participação; os demais 35% do grupo são da construtora Consladel

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



*Rodovia Mogi-Bertioga — Foto: Reprodução/YouTube/Governo do Estado de SP*

O Consórcio Nova Litoral, que venceu o leilão da PPP do Litoral Paulista nesta terça-feira (16), é formado por construtoras de médio porte que têm estrutura e conhecem bem a região, segundo Nei Moreira, representante do grupo e diretor-geral da Companhia Brasileira de Infraestrutura (CBI), que é líder do consórcio, com 65% de participação. “Temos estruturas de pedreiras, concreteiras e usinas de asfalto. É um trecho que conhecemos bem, já executamos obras na região”, disse.

Os demais 35% do grupo são da construtora Consladel, dos empresários Jorge Marques Moura e Labib Faour Auad. A empresa já foi alvo de investigações por pagamento de propina no caso da PPP de iluminação em São Paulo, onde opera os serviços em consórcio com a FM Rodrigues, e, em Manaus, por suposto desvio de verba e favorecimento em licitações. Em nenhum dos casos, houve condenação. Questionado sobre os casos, Moreira disse que não tinha comentários a respeito.

A participação da Consladel no projeto foi apontada como estratégica, porque a empresa tem uma usina de asfalto no litoral Sul, o que facilita as obras.

A CBI é uma holding composta por outras 4 construtoras — FBS, Jofege, Coveg e Trajeto — que, segundo Moreira, se uniram para participar de leilões de concessões rodoviárias. Em 2023, o faturamento do grupo foi de R\$ 4,5 bilhões, disse ele.

A companhia e seus sócios também já operam três concessões de rodovias no Mato Grosso, dentro de consórcios, e um integrante já foi acionista da SPVias, concessão rodoviária paulista que depois foi vendida.

“A CBI é empresa relativamente nova que está buscando negócios de concessão e PPP”, afirmou Moreira.

Questionado sobre a desistência da espanhola OHLA em disputar o projeto, o executivo disse que a decisão se deu por “questões internas” do grupo, mas afirmou que isso não impactou a capacidade do consórcio.

“Estamos há 120 dias estudando todo o projeto, com nível de detalhe bastante seguro”, disse. O financiamento, segundo ele, se dará parte com caixa e parte com financiamento.

“Obviamente, olhamos BNDES, debêntures incentivadas, temos um leque de opções e agora, com a confirmação da vitória, partiremos para buscar a melhor alternativa”, disse.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 16/04/2024*

### **LEILÃO DE RODOVIA: CONSÓRCIO NOVA LITORAL LEVA PPP DO LOTE LITORAL PAULISTA, COM OFERTA DE 10,17% DE DESCONTO**

No edital, o valor máximo era de R\$ 199 milhões por ano; ao todo, estão previstos R\$ 4,3 bilhões de investimentos ao longo do contrato de 30 anos

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



***Deverão ser construídas 8,7 km de faixas adicionais e 72,7 km de ciclovias no lote — Foto: Pixabay***

O Consórcio Nova Litoral, formado pelas empresas CBI (Companhia Brasileira de Infraestrutura) e a CDL, a antiga Consladel, venceu o leilão da PPP do Lote Litoral Paulista, realizado nesta terça-feira (16). O grupo fez uma oferta de 10,17% de desconto sobre as contraprestações anuais que serão pagas pelo Estado à concessionária. No edital, o valor máximo era de R\$ 199 milhões por ano. Ao todo, estão previstos R\$ 4,3 bilhões de investimentos

ao longo do contrato de 30 anos.

Além do grupo, também participou da disputa a espanhola Acciona, que fez uma proposta de 1% de desconto. A empresa poderia ampliar sua proposta durante a etapa de disputa por viva-voz, mas decidiu manter a oferta.

Segundo duas fontes, havia expectativa de que a espanhola OHLA (ex-OHL) compusesse o consórcio Nova Litoral, porém, o nome da empresa não aparece na composição do grupo.

A Consladel, dos empresários Jorge Marques Moura e Labib Faour Auad, já foi alvo de investigações por pagamento de propina no caso da PPP de iluminação em São Paulo, onde opera os serviços em consórcio com a FM Rodrigues, e, em Manaus, por suposto desvio de verba e favorecimento em licitações. Em nenhum dos casos, houve condenação.

No mercado, havia forte expectativa de que a Ecorodovias participasse do leilão, dado que o grupo já opera o sistema Anchieta-Imigrantes e que a empresa estudou o projeto a fundo, mas a companhia ficou de fora da disputa.

A concessão, que terá 30 anos de duração, abarca 213,5 km de estradas. O lote inclui a rota entre Arujá e Bertioga – que faz a ligação entre a capital e as praias do Estado –, além de rodovias ao longo do litoral sul, de Bertioga até Santos e de Santos até a cidade de Miracatu, passando por Praia Grande e Peruíbe.

Entre os investimentos projetados, estão previstos 84,35 km de duplicações, que incluem o trecho entre Arujá e Mogi das Cruzes e entre Bertioga e Santos. Também deverão ser construídas 8,7 km de faixas adicionais e 72,7 km de ciclovias no lote.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 16/04/2024**

## ENEVA VAI EMITIR ATÉ R\$ 3 BILHÕES EM DEBÊNTURES

A oferta será dividida em quatro séries, sendo as duas primeiras de títulos incentivados, com recursos voltados para investimentos em infraestrutura

**Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo**



— **Foto: Divulgação/Eneva**

A Eneva vai emitir até R\$ 3 bilhões em debêntures. A companhia de energia iniciou nesta terça-feira as apresentações aos potenciais investidores.

A oferta será dividida em quatro séries, sendo as duas primeiras de títulos incentivados, com recursos voltados para investimentos em infraestrutura.

As outras duas séries serão de títulos corporativos e o dinheiro será usado para otimização da estrutura de capital, incluindo o alongamento de dívidas.

A primeira e a segunda séries terão prazos de dez e 15 anos. A terceira e a quarta vencem em cinco e sete anos.

A remuneração dos papéis será definida após consulta de intenções, que deve ser concluída até o dia 6 de maio. A liquidação é prevista para o dia 9 de maio. Atuam na operação os bancos Itaú BBA, Bradesco BBI, BTG, Santander, UBS BB e XP.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 16/04/2024**



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### MINISTÉRIO DO TRABALHO FAZ NOVA FISCALIZAÇÃO NO PORTO DO RIO



Porto de Itaguaí também será alvo dos fiscais  
*Por Vitor Abdala - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro*

Fiscais do Ministério do Trabalho fazem, a partir desta terça-feira (16), uma nova operação para avaliar as condições trabalhistas no Porto do Rio de Janeiro. Cerca de 70 agentes estarão nos portões de acesso e nas instalações portuárias para fiscalizar o cumprimento da legislação pelas empresas que atuam no local, inclusive transportadoras.

Além disso, 20 fiscais farão a mesma fiscalização no Porto de Itaguaí, na região metropolitana do Rio. A ação de hoje é um desdobramento da fiscalização realizada em 13 de março.

“Entendemos que precisávamos alcançar mais trabalhadores pelo que verificamos de jornada e formas de contratação na operação do dia 13. E também tivemos alguns problemas com transportadoras que não atenderam nossa notificação. Então, a gente resolveu agora fazer uma operação mais robusta, com mais dias de ação e uma notificação presencial ou através de seu representante legal”, disse a coordenadora da ação, Bárbara Rigo.

Edição: Kleber Sampaio  
Fonte: Agência Brasil - DF  
Data: 16/04/2024

### SP: OPERAÇÃO QUE INVESTIGA RELAÇÃO DE PCC COM LICITAÇÕES PRENDE 14

Entre os presos estão três vereadores de municípios paulistanos  
*Por Elaine Patrícia Cruz - Repórter da Agência Brasil - São Paulo*

Operação que investiga participação do Primeiro Comando da Capital (PCC) em licitações públicas prendeu nesta terça-feira (16) 14 pessoas, incluindo três vereadores, das cidades paulistanas Ferraz de Vasconcelos, Santa Isabel e Cubatão. Além deles, foram presos funcionários públicos, advogados e empresários. A Operação Muditia é iniciativa do Ministério Público de São Paulo e da Polícia Militar

As prisões são temporárias, pelo prazo de cinco dias. “Essa prisão é processual. Ao final desse prazo, ela pode ser prorrogada e convertida posteriormente em prisão preventiva”, explicou o promotor Yuri Fisberg, responsável pela Operação Muditia, em entrevista à imprensa. Segundo o promotor, as prisões foram necessárias que os suspeitos não atrapalhem as investigações.

Durante as buscas, os policiais estiveram em 11 prédios públicos, 21 conjuntos residenciais e dez comerciais e recolheram quatro armas, mais de 200 munições, 22 celulares e notebooks. Também encontraram dinheiro: R\$ 3,5 milhões em cheques, R\$ 600 mil em espécie e quase 9 mil dólares.

Dos 11 prédios públicos que foram alvos de busca e apreensão, sete eram prefeituras [Guararema, Poá, Itatiba, Ferraz de Vasconcelos, Santa Isabel, Arujá e Cubatão] e quatro eram sedes de Câmaras Municipais [Ferraz de Vasconcelos, Santa Isabel, Arujá e Cubatão]. O promotor Fisberg ressalta que nem todas as prefeituras que são alvo da operação teriam participação no esquema. Os





promotores não forneceram os nomes dos investigados, já que a operação corre sob sigilo e ainda está em curso.

Pelo menos oito empresas estão sendo investigadas. De acordo com o promotor, uma delas chegou a movimentar mais de R\$ 200 milhões em contratos públicos.

### **Operação**

Deflagrada nesta terça-feira, a Operação Muditia agiu em diversas cidades do estado de São Paulo. Em uma semana, é a segunda operação que apura o envolvimento de integrantes da facção criminosa PCC na disputa de licitações públicas de diversas prefeituras do estado de São Paulo. Promotores envolvidos na investigação ressaltam que o PCC tem expandido os negócios para além do tráfico de drogas, mirando contratos com o poder público.

No último dia 9 de abril, foi deflagrada a Operação Fim da Linha, em que diretores de duas empresas de ônibus da capital paulista foram presos por suspeita de ligação com a facção criminosa

“Acho que tanto a operação de hoje quanto a operação da semana passada deixam bem claro que hoje em dia, pensar nessa facção criminosa como atrelada unicamente ao tráfico de drogas, ao crime de roubo, ou a esses crimes violentos, de longe não mais corresponde à verdade. O que essas operações deixam muito claro é que há uma sofisticação na atividade dessa organização criminosa, que demanda de nossa parte também uma articulação maior de transmissão de informações, de atuação conjunta, porque eu acho que somente assim a gente vai conseguir, de fato, combater essa organização”, disse o promotor Frederico Silvério na entrevista coletiva.

O nome da operação, Muditia, alude ao grupo econômico investigado e também aos principais contratos que foram firmados entre o PCC e o poder público e que envolvia mão-de-obra terceirizada voltada à limpeza e a postos de fiscalização e controle.

Segundo o promotor Yuri Fisberg, as duas operações, embora tenham focos semelhantes, são realizadas por equipes diferentes e não têm ligação entre si. “Essa investigação é absolutamente distinta, o núcleo de atuação, pelo menos ao longo do que foi apurado até agora, é totalmente distinto. Mas assim como na outra operação da semana passada relacionada às empresas de ônibus, [elas mostram que] o PCC tem diversificado sua atuação e dado maior complexidade à sua atuação em diversos ramos, inclusive no ramo público”.

### **Crime**

A investigação apontou que a estrutura criminosa simulava concorrência pública com empresas parceiras ou de um mesmo grupo econômico. “Em resumo, são algumas empresas investigadas, ou em nome de pessoas associadas ao PCC ou em nome de laranjas, às vezes funcionários de algumas dessas empresas, que concorriam e simulavam competição em licitações de câmaras e prefeituras e também do estado de São Paulo. Basicamente, prestação de serviços de facilities, ou seja, mão de obra com limpeza, postos de fiscalização e controle”, explicou o promotor Fisberg.

“O objetivo era, a partir do controle de empresas, direcionar o resultado de licitações, especialmente na área da limpeza”, detalhou Emerson Massera, coronel da Polícia Militar.

Também há indicativos da corrupção sistemática de agentes públicos e políticos e diversos outros delitos – como fraudes documentais e lavagem de dinheiro. As empresas investigadas atuavam de forma recorrente a frustrar a competição de contratações de mão-de-obra terceirizada no estado.

“O que temos são três núcleos bem distintos. No primeiro deles, empresários e funcionários das empresas atuavam na parte operacional, com uma liderança vinculada à facção criminosa. Havia também os advogados que atuavam para essa operação e, o terceiro núcleo era formado pelos agentes políticos e servidores públicos, que facilitavam o serviço mediante contraprestação, ou seja, mediante indícios de propina para favorecer tais empresas no âmbito público”, explicou Fisberg.

“Estamos tratando de uma organização criminosa que atua em parceria, favorecendo a facção, em três eixos. Um deles é a prática desses crimes de fraude em licitações. Paralelamente, nós temos a prática dos crimes de corrupção, com o envolvimento dos agentes públicos que recebem parte de valor para facilitar, auxiliar e favorecer as contratações dessas pessoas que compõem a organização criminosa; e essas pessoas jurídicas, essas sociedades empresariais, que eram usadas para a lavagem de dinheiro [do tráfico]. Então, são três eixos que se interligam: a lavagem de dinheiro, a organização criminosa e a corrupção dos agentes públicos”, acrescentou a promotora Flávia Flores.

Segundo o promotor Fisberg, para impedir que novos crimes como esse, que envolvem licitações públicas, continuem existindo, é preciso mais do que as ações que já estão previstas na nova Lei de Licitações. “A gente precisa caminhar muito em compliance nas prefeituras e órgãos públicos”, disse ele.

### Outro lado

A reportagem da Agência Brasil buscou contato com todas as prefeituras e Câmaras Municipais que foram alvo da operação de hoje.

Por meio de nota, a prefeitura de Poá informou que “não recebeu notificação oficial sobre a operação, mas que está à disposição da Justiça para colaborar e até mesmo prestar eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários. Da mesma forma, o Executivo poaense confia em seu corpo técnico e lisura no tratamento dos processos e demais atos que envolvem o bem público e a municipalidade”.

Já a prefeitura de Santa Isabel diz que não ocorreram ações vinculadas ao Executivo da cidade. Já a Câmara de Santa Isabel informa que vem colaborando com as investigações. “Quanto aos mandados de prisão, informamos que não fomos cientificados acerca de eventuais prisões. Aguardamos o deslinde das investigações, e nos colocamos à disposição da Justiça para maiores esclarecimentos”, diz a nota.

A prefeitura de Cubatão, por sua vez, informa que não foi citada na investigação que apura eventuais irregularidades em contratos da Câmara Municipal da Cidade. Já a Câmara Municipal de Cubatão disse que tomou ciência da operação e que está colaborando com as equipes, fornecendo os documentos solicitados pelas autoridades.

A prefeitura de Guararema disse, em nota, que as investigações no município continuam em andamento. “As informações ainda estão sendo apuradas”.

Edição: Aline Leal

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 16/04/2024

## GOVERNO DEVE APRESENTAR NOVA PROPOSTA PARA SERVIDORES DA EDUCAÇÃO

Anúncio deve ser feito sexta-feira pela ministra da Gestão e Inovação

Por Lucas Pordeus León – Repórter da Agência Brasil - Brasília



O ministro da Educação, Camilo Santana, afirmou nesta terça-feira (16) que o governo deve disponibilizar novos recursos para atender as demandas dos servidores técnico-administrativos e professores das universidades e institutos federais. As categorias estão em greve em boa parte do país.

“O governo já sinalizou com recursos adicionais para que a gente possa negociar com os servidores técnicos e servidores, a questão, não só do plano [de

cargos e salários], mas também do reajuste salarial para essa categoria”, afirmou Santana. Nova proposta deve ser apresentada na sexta-feira (19).

Camilo Santana falou sobre a greve dos servidores de universidades e institutos federais em reunião da Comissão de Educação do Senado. Ele disse que o governo tem se esforçado para encerrar o movimento grevista e ressaltou que o MEC não tinha mais condições de, por conta própria, aumentar a proposta para os servidores.

“O orçamento do MEC não comporta nenhuma mudança mais de qualquer incremento, seja em pessoal ou para servidor. Então, será uma complementação orçamentária pelo espaço que o arcabouço fiscal já tem”, explicou o ministro, sem antecipar o valor que teria sido reservado para os professores e técnicos administrativos das instituições federais de ensino.

Camilo Santana informou que esse anúncio será feito pela ministra da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck, que lidera a negociação com os servidores. O ministro da Educação reclamou da greve e lembrou que o governo deu reajuste de 9% para toda administração pública no primeiro ano, após seis anos sem reajuste.

“Greve, para mim, é quando não há mais diálogo, quando se encerraram as negociações ou toda e qualquer possibilidade de melhorias”, disse Santana. Para o ministro, o grande problema desta greve é o prejuízo para o Brasil e para os alunos.

### Entenda

Ao menos 360 unidades de ensino aderiram à greve iniciada no último dia 3, informa o Sindicato Nacional dos Servidores da Educação Básica, Profissional e Tecnológica. Entre as demandas, está a recomposição salarial que varia de 22,71% a 34,32%, dependendo da categoria, além de uma reestruturação das carreiras da área técnico-administrativa e de docentes.

Já os professores de universidades federais entraram em greve nacional nesta segunda-feira (15), rejeitando a proposta do Ministério da Gestão. Eles querem reajuste de 22,71% em três parcelas de 7,06% por ano.

De acordo com o Sindicato Nacional dos Docentes das Instituições do Ensino Superior (Andes), a proposta do governo federal foi de reajuste salarial zero, com aumentos apenas no auxílio-alimentação, que passaria de R\$ 658, para R\$ 1 mil; no valor da assistência pré-escolar, de R\$ 321 para R\$ 484,90, além de 51% a mais no valor atual da saúde suplementar.

Edição: Nádia Franco  
Fonte: Agência Brasil - DF  
Data: 16/04/2024

## RODOVIAS LICITADAS EM SP RECEBERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 4,3 BILHÕES

Concessão integra o Programa de Parcerias e Investimentos do estado  
Por Camila Boehm - Repórter da Agência Brasil - São Paulo



O governo de São Paulo realizou nesta terça-feira (16), na B3, o leilão de concessão de rodovias do Lote Litoral do estado. O Consórcio Novo Litoral, liderado pela Companhia Brasileira de Infraestrutura, venceu o leilão, que prevê investimentos de R\$ 4,3 bilhões em melhorias nos trechos que ligam o Alto Tietê ao litoral sul.

Os trechos foram licitados na forma de parceria público-privada (PPP), que prevê a outorga de serviços públicos com cobrança de tarifa dos usuários e a



aplicação de recursos por parte do estado em forma de contraprestação.

O critério do leilão foi o menor valor da contraprestação pública a ser paga pelo estado em favor da concessionária. A empresa que oferecesse o maior percentual de desconto sobre esse valor – fixado pelo governo em R\$ 199 milhões – seria a vencedora do certame. O Consórcio Novo Litoral ofereceu 10,17% de desconto, vencendo o leilão. A outra empresa que participou da disputa, a Acciona, havia oferecido desconto de 1%.

Segundo o governo, os investimentos serão aplicados em 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.

“Ao todo, serão mais de 90 km de duplicações, 10 km de faixas de ultrapassagem e 47 km de acostamentos. Também serão construídos 73 km de ciclovias e 27 novas passarelas para passagens de pedestres”, informou, em nota, o governo estadual.

Há previsão também de adoção do sistema automático livre para o pagamento de tarifas de pedágio, conhecido como free flow.

A concessão integra o Programa de Parcerias e Investimentos do Estado (PPI-SP), com 30 anos de contrato. A fiscalização contratual será de responsabilidade da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

O projeto contempla 213 km das rodovias SP-055 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP-088 (Mogi-Dutra) e SP-098 (Mogi-Bertioga), que passam pelos municípios de Arujá, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Bertioga, Santos, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe, Itariri, Pedro de Toledo e Miracatu.

O governador do estado, Tarcísio de Freitas, comemorou a parceria com a iniciativa privada. “É um dia muito feliz pra nós, um dia de vitória”, disse.

Ele acrescentou que o governo tem alcançado os desafios de atrair investimento e de estruturar bons projetos no contexto do PPI-SP.

“Nosso programa está se tornando uma realidade. Já foi o leilão do Rodoanel, bem sucedido, já foi o leilão do trem intercidades, também bem sucedido, hoje o leilão do Lote Litoral, bem sucedido, sexta-feira (19) nós vamos ter a privatização da Emae [Empresa Metropolitana de Águas e Energia], vai ser bem sucedido, é primeira privatização do nosso governo e por aí vai”, disse.

Além da Emae, o governador lembrou ainda que nesta quarta-feira (17) haverá reunião do PPI “com novidades sobre a privatização da Companhia de Saneamento Básico do estado de São Paulo (Sabesp)”. Segundo o governo estadual, passar a empresa para a iniciativa privada vai trazer mais recursos para o setor, permitindo a antecipação das metas de universalização da oferta de água e esgoto.

“É uma semana importante pra nós, uma semana de realização, uma semana de sinalização para o mercado que aqui tem um programa de infraestrutura vivo. A gente aprendeu a estruturar projetos, estão trazendo mercado, investimento vai chegar, e quem vai ganhar com isso é o usuário”, disse o governador.

### **Plano de governo**

O plano de governo registrado, por Tarcísio no Tribunal Superior Eleitoral (TSE), quando era candidato, não menciona as privatizações do Metrô, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e da Sabesp.

As únicas menções a concessões e privatizações, explicitadas na página 43 do plano, referem-se aos aeroportos de Congonhas, do Campo de Marte e dos portos de Santos e São Sebastião. Há ainda uma menção genérica a parcerias com a iniciativa privada e a promessa de transferir ativos públicos para empresas "quando for mais vantajoso para o cidadão paulista".

Edição: Fernando Fraga

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 16/04/2024

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ARTIGO - A INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E O FUTURO DOS PORTOS NO BRASIL

Por Cristiano Klinger OPINIÃO 16/04/2024 - 15:36



Nos últimos anos, a Portos RS tem se destacado no cenário brasileiro e internacional como um verdadeiro hub tecnológico portuário. Esta transformação não é apenas um reflexo da adoção de novas tecnologias, mas também da integração destas com uma visão sustentável e estratégica de futuro. Com a tecnologia no centro do nosso planejamento estratégico, buscamos não só melhorar nossos processos e aumentar a competitividade, mas também conectar pessoas e criar um impacto positivo em toda a região.

O investimento em inovações tecnológicas é uma pedra angular na nossa estratégia para transformar os portos que administramos em modelos de eficiência e sustentabilidade. Através de parcerias estratégicas com startups e universidades, como a Universidade Federal do Rio Grande (FURG), o Parque Tecnológico Ocean Tech e o Pelotas Parque Tecnológico, estamos não apenas adotando tecnologias existentes, mas também fomentando a criação de novas soluções. Essas colaborações estão inseridas em um contexto mais amplo, o Grande Pacto pela Inovação, liderado pela prefeitura do Rio Grande, que visa fortalecer o ecossistema de inovação local.

Exemplos concretos dessas iniciativas incluem o sistema de monitoramento de profundidades, em parceria com a empresa israelense DockTech, e o PortRisk, desenvolvido pela RightShip, que permite uma gestão proativa dos riscos associados aos navios que acessam nossos portos. Essas tecnologias não apenas aumentam a segurança e a eficiência operacional, mas também contribuem para nossa responsabilidade ambiental e social.

A implementação do sistema Vessel Traffic Services (VTS) desenvolvido em parceria com a Associação Arranjo Produtivo Local Marítimo RS (APL), por meio da empresa Technomar, permite o monitoramento em tempo real dos navios no Porto do Rio Grande, melhorando significativamente a gestão e a segurança do tráfego marítimo. O VTS não apenas otimiza as operações portuárias, mas também fornece acesso às informações via site da Portos RS, aumentando a transparência e democratizando o acesso à comunidade portuária. O sistema está operando desde março deste ano.

Nossa visão de futuro também contempla a expansão de nossa influência para além das fronteiras nacionais, especialmente na América Latina, onde pretendemos ser reconhecidos como um hub de inovação portuária. Ao conectar diferentes stakeholders, desde operadores de carga a autoridades portuárias, estamos não apenas movimentando mercadorias, mas também ideias e soluções inovadoras.

Portanto, enquanto presidente da Portos RS, vejo um futuro em que a inovação tecnológica e a sustentabilidade são os pilares de desenvolvimento dos portos. Estas não são apenas metas a serem atingidas, mas sim caminhos que estamos trilhando ativamente, através de parcerias estratégicas e um compromisso firme com a melhoria contínua. O papel dos portos se expande muito além de suas funções tradicionais: eles são agora catalisadores de desenvolvimento regional e inovação tecnológica.



**Cristiano Klinger** Cristiano Klinger é presidente da Portos RS

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 16/04/2024

## TECNOLOGIA BRASILEIRA É SUCESSO EM EMBARCAÇÕES PARA ÁGUAS DE ALTA CONCENTRAÇÃO DE SEDIMENTOS

Por Steffanie Schmidt INDÚSTRIA NAVAL 16/04/2024 - 22:00



Consolidada no mercado americano, a DGS Defense, empresa brasileira de tecnologia naval, apresenta sua expertise na fabricação de embarcações táticas de alto desempenho e resistência como um ativo diferencial para o comportamento de rios de água com altos níveis de sedimento. A empresa, que participou pela primeira vez na Navegistic Navalshore Amazônia, realizada de 10 a 12 de abril em Manaus, possui embarcações táticas operando nos rios da região e enxerga a possibilidade de ampliar o mercado de atuação.

Com casco à base de polietileno de alta densidade (PEAD) e proteção polietileno de ultra alto peso molecular (UHMW), as embarcações possuem comportamento de longa duração e resistência à abrasão que deteriora a estrutura das embarcações ao longo do tempo.

Dois dos principais rios da região amazônica, o Madeira e o Solimões, são os principais transportadores de sedimentos. O Madeira, por exemplo, é responsável por quase 50% da quantidade de partículas suspensas que chegam à foz do rio Amazonas, segundo o estudo “Sediment flows in South America supported by daily hydrologic/hydrodynamic modeling” publicado na revista Water Resources Research em 2021.

“No caso de embarcações táticas do Exército, Marinha, Ibama, o desgaste dessa parte posterior do caso é rápido. A nossa solução foi agregar uma chapa de UHMW removível, semelhante a o protetor de cárter do carro”, explica Fuad Kouri, diretor comercial da DGS Defense.

A placa removível confere autonomia de continuar com a embarcação funcionando até que se substitua o material. Além disso, caso o proprietário opte por um treinamento, ele mesmo pode fazer o reparo, com um kit mínimo de ferramentas, o que confere independência e menor tempo de ociosidade.

No Brasil existe, atualmente, mais de 130 embarcações da DGS Defense em operação, sendo a maior parte na Marinha do Brasil, seguida do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Polícia Federal (PF), Exército Brasileiro e polícias militares e civis dos estados.

### Mercado exterior

A união de dois polímeros que não se interligavam é uma tecnologia patenteada, fruto de pesquisa em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e Braskem, maior fabricante mundial de polímeros. Mas o reconhecimento dessa inovação veio, primeiro, no exterior.

“Temos uma linha comercial específica por conta do interesse que o americano tem por produtos com características de alto desempenho e segurança. No Brasil, fazemos projeto voltado à identidade visual personalizável, por meio da aplicação de adesivos profissionais”, explica Kouri.

A tecnologia das embarcações tubulares rígidas híbridas (ETRH) nasceu em 1998 a partir da aplicação de polietileno para diversas soluções náuticas, como por exemplo, viveiros de peixe no Chile e flutuantes em Angra dos Reis (RJ). Em 2007, passou a funcionar como estaleiro, dedicando-se exclusivamente às embarcações táticas.

Hoje, a DGS integra ainda a Base Industrial de Defesa (BID) como Empresa Estratégica de Defesa (EED) e possui Certificado de Registro do Exército, habilitando-a para construção e comércio de embarcações dotadas de produtos controlados pelo Exército (PCE).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/04/2024*

## APM TERMINALS PECÉM SE POSICIONA COMO OPÇÃO PARA LOGÍSTICA FLUVIAL DO AM

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16/04/2024 - 21:24*



### **Divulgação APM**

Apesar da distância, operadora avalia que terminal no complexo cearense reúne condições de atuar como ponto de transbordo e centro de distribuição estratégico, sobretudo em caso de nova estiagem na região

A APM Terminals Pecém (CE) acompanha com atenção a possibilidade de uma nova estiagem na bacia do Amazonas que pode impactar a logística ao longo de 2024. Empresas de navegação e entidades

setoriais vêm alertando o governo sobre a preocupação de que ocorra um novo período de seca forte na região este ano. A operadora avalia que a proximidade relativa à logística fluvial do Amazonas a permite atuar como um centro de distribuição estratégico. A avaliação é que o terminal tem capacidade para receber cargas de grandes navios e, em seguida, transbordá-las para embarcações menores, adequadas para navegar em rios com menor profundidade.

Outra alternativa, segundo a APM, é que o armador opte por liberar cargas via modal rodoviário, proporcionando um atendimento mais ágil e próximo aos clientes da região. “Temos nos mantido ativos no planejamento conjunto com as empresas de navegação e com outros atores do setor, para nos prepararmos para a possibilidade de um novo período de seca, neste ano”, comentou o gerente comercial da APM Terminals Pecém, Marcelo Gurgel, à Portos e Navios.

Ele entende que conversas regulares e colaborativas são fundamentais para avaliar diferentes cenários e desenvolver estratégias que atendam às necessidades logísticas do momento. Gurgel também considera importante ouvir sugestões de clientes, portos e demais operadores da hinterlândia para uma abordagem mais holística e orientada em busca de soluções e melhorias da logística. A APM também participará, na próxima quinta-feira (18), do Fórum “Logística Amazonas e Seus Desafios”. O evento técnico, em Manaus, terá como tema central o futuro da logística e o plano de contingência para o período de estiagem.

Gurgel ressaltou que, apesar da distância considerável de importantes centros de consumo e logística, como Belém (PA) e Manaus (AM), o terminal em Pecém tem relevância estratégica da bacia hidrográfica para os negócios da empresa. “Localizado a 1.500 km de Belém e a 4.000 km de Manaus, a distância poderia ser vista como um obstáculo. No entanto, sendo o porto mais próximo

com infraestrutura capaz de receber grandes navios, a APM Terminals Pecém se posiciona como um hub vital na região”, argumentou.

A maior movimentação do terminal de Pecém da APM para os portos da região Norte, em especial Pará e Amazonas, é de cargas de cabotagem como: arroz, cervejas, carnes, farinhas, ladrilhos (revestimentos), além de fio-máquina de ferro, farinhas, cimentos e sal.

Durante a forte estiagem que atingiu a região amazônica em 2023, houve um aumento substancial no fluxo de carga na APM Terminals Pecém, acompanhado pela prolongada permanência dos contêineres no terminal. Gurgel disse que a situação foi atípica e exigiu uma reorganização completa do pátio para acomodar o recebimento de um volume adicional de carga.

Outra medida foi a adaptação à situação de ter, excepcionalmente, contêineres retidos por períodos prolongados, chegando a até 90 dias. “Essa demanda excepcional nos impôs desafios logísticos significativos, exigindo uma gestão cuidadosa dos recursos e uma revisão dos processos operacionais para garantir eficiência e manter o fluxo de mercadorias de forma adequada”, lembrou Gurgel.

O gerente comercial acrescentou que, naquele período crítico, a empresa ofereceu um espaço adicional para armazenamento de carga no Porto do Pecém, como alternativa para os clientes que enfrentavam dificuldades de transporte. Assim como avaliar estratégias de coleta e entrega de contêineres via modal rodoviário. “Adotamos uma abordagem flexível e orientada para soluções para contornar os desafios impostos, priorizando a eficiência operacional e o apoio aos clientes durante esse período de grandes dificuldades”, afirmou Gurgel.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/04/2024*

## FATURAMENTO DE STARTUPS DO SETOR AQUAVIÁRIO CRESCERAM MAIS DE 60%

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16/04/2024 - 20:19*



### Divulgação

**Empresas dos segmentos portuário e marítimo reunidas no Cubo Itaú captaram mais de R\$ 25 milhões durante dois anos de atuação do hub de inovação**

As 24 startups do hub portuário e marítimo aumentaram seus faturamentos em cerca de 60% e captaram mais de R\$ 25 milhões (equity) em investimentos nos dois anos em que foi implementado. Os mantenedores do hub de fomento do Cubo Itaú (Hidroviás do Brasil, Porto do Açu e

Wilson Sons) acreditam que o desenvolvimento das startups passa por desenvolver e ajudar outros empreendedores a criarem mais startups, aplicando inovação na empresa e sendo uma comunidade que leva os projetos para frente.

“Temos feito visitas técnicas nas operações para discutir problemas com startups e reunindo desafios comuns que são mais da indústria do que de empresas especificamente”, contou o gerente de inovação da Wilson Sons, André Porto, durante evento do Cubo Itaú Marítimo e Portuário, com startups das empresas mantenedoras. O grupo abrange empresas com soluções diversas e que estão tanto em fase de captação, quanto em expansão e que, nos últimos anos, adquiriram projeção no Brasil e até no exterior.

Porto disse que existe uma frente atuando com todas as startups que existem no Brasil com estágio mais avançado e outra mirando aquelas que ainda precisam amadurecer para ingressar no cubo. O pool tem organizado uma média de sete a oito eventos por ano para facilitar o processo. Jana Silva, que lidera iniciativas de marítimo e portuário, ESG e iniciativas de diversidade do Cubo Itaú, acrescentou que o calendário do hub este ano tem uma estratégia ambiciosa de geração de





negócios. Ela contou que os formatos dos eventos foram pensados para a aceleração desses negócios em 2024, permitindo que startups tenham protagonismo.

Os mantenedores do hub observam a necessidade de outros atores trabalhando em conjunto para conseguir chegar mais longe, diante de um setor altamente regulado e muito dependente do setor público. Com o objetivo de trazer mais agentes de governo e reguladores para o debate, o hub lançou um manifesto durante a Intermodal, no mês passado. “O manifesto é um esforço para aproximar o governo, discutir pontos que precisam melhorar e sentar junto para discutir o que precisa avançar”, resumiu Porto.

O gerente de inovação da Wilson Sons acrescentou que a plataforma procura ajudar startups a mensurar o impacto que elas geram nas empresas com eficiência. Porto acredita que a atividade das startups reflete a economia do país e lembra que a ideia de concepção do hub marítimo portuário dentro do Cubo levou em conta conversas com países mais maduros no campo da tecnologia — como Cingapura, Holanda, Inglaterra e Israel — onde foi identificado que a inovação estava acontecendo dentro de setores específicos.

O hub tem como missão tornar as operações portuárias e o transporte aquaviário de carga na América Latina mais eficientes, seguros, sustentáveis e íntegros, através da inovação. Entre os parceiros do grupo estão a Enterprise Singapore, que fomenta a inovação de Cingapura, além da Israel Trade & Investment, Senai/Cimatec e Pier71. Cingapura, por exemplo, é considerada pelo hub uma referência de soluções a nível de universidades e centros de pesquisa.

Durante o evento, o diretor executivo da Enterprise Singapore para Américas e Europa, Clarence Hoe, destacou o potencial de oportunidades desse setor e apresentou algumas empresas que vêm alcançado sucesso por meio de inovação. Uma delas é a F-Drones, desenvolvedora de drones elétricos, cujos modelos podem entregar 100 quilos de cargas em até 100 km de distância. A empresa de Cingapura apostou em drones na entrega de produtos. Essa iniciativa possibilita a redução do uso de barcos de apoio para entregar pequenas cargas aos navios, diminuindo em até 80% as emissões de CO2 em toda a viagem.

Outra empresa de Cingapura é a Innovez One, que usa tecnologia digital e modelos de inteligência artificial (IA) para otimizar e resolver desafios complexos portuários e de manobras, a fim de reduzir custos e tempo gastos, além de produzir operações portuárias mais sustentáveis. Uma das soluções de PMS (sistema de gerenciamento portuário) integra planejamento de berço, gerenciamento do trabalho e mobilidade.

Em setembro passado, a startup israelense DockTech assinou um contrato comercial com a Portos RS. A DockTech, por meio da tecnologia de gêmeos digitais (digital twin) e análise massiva de dados, utiliza as medições de profundidade coletadas por rebocadores e embarcações de apoio portuário para criar uma representação virtual do leito marinho dos portos e vias de navegação. A solução permite acompanhar em tempo real a profundidade dos canais e entender como o padrão de assoreamento dos portos pode afetar a segurança da navegação e o transporte de cargas.

Fundada em 2012, a Argonáutica desenvolveu um sistema que calcula a folga dinâmica abaixo da quilha, com base nas características de cada navio e do canal de acesso, considerando ainda as condições ambientais do momento da manobra, além de um sistema que otimiza atracações e operações de cais, dando previsibilidade e segurança na amarração dos navios, especialmente em operações ship-to-ship. Esta solução calcula as cargas nos cabos e defensas, assim como os movimentos das embarcações em tempo real, emprega dados e sensores em campo, previsões meteoceanográficas computacionais e modelos numéricos das embarcações. O sistema foi utilizado numa operação de transbordo de gás natural liquefeito (GNL) no litoral de Sergipe e está em processo de implantação em mais de três terminais de gás no Brasil. Rodrigo Lavieri, co-fundador da Argonáutica, contou que já foram feitos estudos para utilização em outros terminais na América Latina.

A TideWise, especializada em sistemas não tripulados, desenvolveu e opera o USV Tupan, uma embarcação multifunção. O head de vendas da empresa, Adalberto Tavarone, destacou que o crescimento médio anual das receitas foi de 94% nos últimos três anos. Fundada em 2019, a empresa realizou investimentos da ordem de US\$ 7 milhões em novas tecnologias e conquistou clientes como Petrobras, Shell, Repsol Sinopec Brasil, TechnipFMC e Porto do Açúcar e Emgepron e Kongsberg.

O setor concentra em torno de US\$ 12 trilhões de valor agregado global dos bens transportados pela via marítima, segundo a Organização Mundial do Comércio (OMC). Ao todo, US\$ 1 trilhão corresponde aos gastos anuais em serviços de frete marítimo por ano. O volume do comércio global transportado por via marítima é da ordem de 90%, conforme estima a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

O Hub observou um gap no setor do Brasil em relação a países que estão mais avançados. Dados da Unctad apontam que o tempo médio de espera para atracação no Brasil é maior do que em outros países como os Estados Unidos. Além disso, o tempo médio de desembarço aduaneiro em horas quase quatro vezes maior do que a média da OCDE. "A inovação é um ótimo jeito de resolver esse gap. Tentamos atacar esse gap que ainda temos no país com inovação e aplicação de tecnologia para melhorar eficiência, segurança e sustentabilidade", afirmou Porto.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/04/2024*

## CONSULTORIA EM ENGENHARIA PORTUÁRIA AVALIA IMPACTO DO 'ARCO NORTE' NA REGIÃO

*Por Steffanie Schmidt INDÚSTRIA NAVAL 16/04/2024 - 19:09*



Especialistas em engenharia naval, da construção à consultoria de gestão portuária, arquitetura naval e navegação na Amazônia, a Braccon Engenharia projeta um crescimento orgânico pelos próximos três a quatro anos, por conta do aquecimento do mercado ligado à navegação na região Norte.

"O mercado vem aquecido no Norte muito em função da produção de grãos do Arco Norte, uma tendência que deve se manter pelos próximos três a quatro anos. Estamos bem posicionados para aproveitar este momento", afirma José Claudio Braga da Silva, engenheiro naval e diretor da Braccon Engenharia.

Os portos do Arco Norte demonstraram a potência do modal hidroviário com 11,5 milhões de toneladas de grãos de soja e milho escoados em março, responsáveis por 31,6% do volume total exportado, ante os 27,3% transportados no mesmo mês de 2022, segundo dados do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), divulgados no último dia 9 de abril. Integram o Arco Norte os portos de Itacoatiara (AM), Santarém (PA), Santana (AP), Barcarena/Vila do Conde (PA), São Luiz (MA) e Salvador (BA).

Os portos tradicionais do Arco Sul como Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Imbituba, Rio Grande e Vitória, foram responsáveis pelo escoamento de 22,8 milhões de toneladas. De janeiro a março, o total exportado de soja a milho foi de 34,3 milhões de toneladas, com aumento de 3% sobre o mesmo período de 2023.

Foi a partir desse contexto que os players do setor de navegação passaram a olhar para o mercado da região Norte como promissor, avalia José Claudio Braga da Silva, que tem mais de 20 anos de atuação no mercado local. "A vocação do Norte sempre foi a navegação. No entanto, nunca tivemos uma política pública específica. O porto Vila do Conde (PA), por exemplo, está lá há anos operando e ninguém tinha percebido esse potencial, quando aparece como solução para o transporte de grãos, ele passa a chamar a atenção", afirma.

O Porto de Vila do Conde foi inaugurado pela Companhia Docas do Pará (CDP) em 24 de outubro de 1985. Em fevereiro, o Ministério de Portos e Aeroportos anunciou a programação para o arrendamento de três terminais localizados no Porto Organizado de Vila do Conde, em Barcarena, a ser concluído ainda este ano. A medida é uma forma de estimular o desenvolvimento do setor portuário visando o impacto direto no escoamento da safra de grãos, madeira e fertilizantes, por meio do Arco Norte. Além disso, em 2023, o porto foi o primeiro autorizado pela Administração Geral das Alfândegas da República Popular da China (GACC) e pelo Ministério da Agricultura a exportar milho para o país asiático.

### Expertise

Sediada em Manaus (AM), a Braccon Engenharia atua na área de consultoria em engenharia naval e gestão portuária, possui projetos feitos em parcerias com diversos setores econômicos, com destaque para a indústria e grandes empresas de logística. Entre seus principais clientes estão o Superterminais, localizado em Manaus (AM) e o Terminal Portuário Novo Remanso (TPNR), em Itacoatiara (AM).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/04/2024*

## NAVEGISTIC NAVALSHORE AMAZÔNIA VAI ESTIMULAR NEGÓCIOS E DISCUTIR POTENCIAIS DA INDÚSTRIA NAVAL NA REGIÃO NORTE

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15/04/2024 - 21:56*



A região amazônica, com seu grande potencial de crescimento para o transporte hidroviário de cargas e de passageiros, mantém uma carteira de construção constante e traz boas perspectivas para a indústria naval local. A demanda do último ano manteve-se relativamente estável, comparativamente a 2022. Por parte dos estaleiros, há uma perspectiva de crescimento das encomendas no longo prazo, principalmente para as embarcações voltadas para o agronegócio e também para distribuição de gás natural liquefeito (GNL), além da demanda orgânica para carga geral

e transporte de combustíveis.

O desenvolvimento desse potencial e os desafios serão discutidos pelos principais atores dessa indústria na feira Navegistic Navalshore Amazônia, dedicada ao setor hidroviário, com foco na construção, logística e transporte fluvial da região Norte. O evento, entre os dias 10 e 12 de abril, em Manaus (AM), soma as forças das feiras que foram realizadas pela Navalshore Amazônia e pela Navegistic Manaus em abril de 2023, na capital amazonense, reunindo um público de sete mil visitantes e 110 expositores.

Para alguns agentes, as últimas prioridades aprovadas pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM) comprovam a demanda por construção e serviços em embarcações na região Norte e sinalizam que o setor está aquecido e com potencial de crescimento no horizonte. Em outubro de 2023, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, em reunião extraordinária, aproximadamente R\$ 2,9 bilhões em prioridades para apoio financeiro à navegação interior. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou que esse valor está destinado a quatro projetos hidroviários.

A decisão tem por objetivo ampliar a capacidade do transporte de minério de ferro e manganês por meio das hidrovias brasileiras. De acordo com o MPor, os projetos abrangem a construção de 400 balsas mineraleiras que serão fabricadas em estaleiros das regiões Norte e Nordeste. A perspectiva, segundo o ministério, é que as obras gerem cerca de 8,5 mil empregos diretos e indiretos, distribuídos em construção, operação e manutenção das balsas.

Na ocasião, o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, declarou que o valor investido trará mais competitividade ao mercado nacional e contribuirá com a expansão da atividade. “A aprovação



desse aporte trará benefícios para toda a sociedade, seja na produção de empregos e geração de renda, na modernização das estruturas de transportes ou para agilizar o transporte de cargas pelos nossos rios”, afirmou em nota.

Na 53ª reunião ordinária do CDFMM, realizada em setembro passado, o conselho diretor já havia priorizado um total de R\$ 1,5 bilhão em projetos voltados para a navegação interior, cerca de metade dos R\$ 2,9 bilhões em prioridades que foram aprovados na ocasião. Os projetos deliberados pelo CDFMM podem ter financiamento de até 90% pelo FMM.

Nessa reunião, a Mega Logística obteve prioridade para construção de 72 barcaças, sendo 36 barcaças tipo Box de 2.218 TPB (toneladas de porte bruto) e 36 barcaças tipo raked de 2.100 TPB, no Estaleiro Rio Maguari (PA) com valor total de R\$ 339,4 milhões. A Hermasa apresentou projeto para construção de 60 balsas graneleiras padrão Mississipi, sendo 46 de modelo box com capacidade de duas mil toneladas e 14 de modelo raked com capacidade de 1,8 mil toneladas, no estaleiro Beconal (AM), com valor total de R\$ 304,7 milhões.

A Unitapajós recebeu prioridade para a construção de 60 barcaças graneleiras, sendo 50 unidades de modelo box com capacidade de 2.218 toneladas e 10 de modelo raked com capacidade de 2,1 mil toneladas, no ERM, com valor total de R\$ 282,7 milhões. Já a Companhia de Navegação da Amazônia (CNA) apresentou o projeto para construção de duas balsas tanques petroleiras com capacidade individual de quatro mil metros cúbicos, também no ERM, com valor total de R\$ 31,9 milhões.

A Mega Logística também conseguiu prioridade para a construção de sete empurradores de 3.200 BHP, no ERM, com valor total de R\$ 145,2 milhões. A Unitapajós tem em vista R\$ 120 milhões para a construção de dois empurradores fluviais de 1800 BHP e um empurrador fluvial de 6400 BHP, no ERM, com valor total de R\$ 120 milhões. Para o projeto apresentado pela Hermasa visando à construção de dois empurradores fluviais de propulsão azimutal, com 2.400kW de potência instalada, no Beconal, a prioridade aprovada é de R\$ 79,6 milhões.

O diretor do Estaleiros Amazônia (Easa), Paulo Lemgruber, acredita que as diversas prioridades obtidas por armadores da Amazônia, e também de outras regiões do Brasil, atestam a efetiva competitividade da construção naval na região Norte. “Esta atividade de construção naval tem tradição na região Norte, que é dependente do transporte aquaviário e assim criou a qualificação de mão de obra que inclusive atende estaleiros em outras regiões do Brasil”, destaca Lemgruber.

Ele observa que existem empresários do Norte com estaleiros na Baía da Guanabara, no Rio de Janeiro, e no rio Itajaí-Açu, em Santa Catarina, além de mão de obra paraense trabalhando em todos estaleiros no Brasil, desde o Nordeste até o Rio Grande (RS). “Estabelecidos por empresários, sem o apoio de planos políticos, os estaleiros da Amazônia também sofrem com as crises e colapsos como ocorreram com os antigos e tradicionais em Belém (PA) e em Manaus (AM)”, aponta Lemgruber.

Lemgruber chama a atenção para as construções navais de rebocadores azimutais como a série para a Svitzer em fase de conclusão no Estaleiro Rio Maguari, em Belém, que está sendo seguida de dois grandes comboios porta-contêineres acoplados para a Aliança, atestando alta qualidade e competitividade. Em Manaus, ele destaca a construção de balsas tanques que estão operando na maioria dos portos brasileiros em abastecimentos de combustíveis.

Além dos projetos rotineiros para navegação interior, os principais destaques do ERM são a construção de rebocadores para apoio portuário para os maiores players nacionais e internacionais e a construção de dois conjuntos ATBs (comboios oceânicos articulados) para o transporte de contêineres, sendo apontados como os primeiros ATBs para contêineres do mundo.

O diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari, Fábio Vasconcellos, avalia que a modernização das frotas traz oportunidades principalmente para os estaleiros mais especializados em reparos, setor com potencial importante de crescimento, dado o aumento constante da frota nos últimos anos. “A



maior parte da frota que opera na região é relativamente nova. A demanda está mais ligada ao aumento da frota, principalmente no agronegócio, mais do que a renovação”, diz Vasconcellos.

Ele vê como principais desafios para a expansão da indústria naval da região o acesso às fontes de financiamento, sobretudo FNO (Fundo Constitucional de Financiamento do Norte), Finame (Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais) e o FMM, com destaque para a recente retenção que está havendo dos recursos do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para a navegação interior. Ele considera uma retenção ‘absurda’, que tem atrasado muito os projetos de expansão e modernização da frota.

Além do acesso a financiamento, Vasconcellos considera que a maior carência está na contínua falta de investimentos em infraestrutura logística, sobretudo para a dragagem e sinalização dos rios, construção de eclusas, derrocamentos, como o do Pedral do Lourenço. Ele cita ainda o asfaltamento de rodovias para integração com as hidrovias, com destaque para a BR-319 que liga Porto Velho (RO) a Manaus (AM) e a implantação da Ferrogrão, que trará um volume adicional de grãos para a região, aumentando consideravelmente a demanda por embarcações, pois haverá a maior integração ferro-hidroviária do país.

Durante a feira Intermodal, realizada em São Paulo no mês de março, o ministro dos Transportes, Renan Filho, disse que, apesar da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) contra a medida provisória que permitia a passagem da Ferrogrão por uma área de reserva ambiental, o governo trabalha na atualização dos estudos. O ministro frisou que é uma obra importante para o escoamento da produção de grãos que aumentará a competitividade brasileira, junto com outros modais.

O ministro disse que a melhor visão para o país é que, cada vez mais, o Porto de Santos (SP) exporte valor agregado e reduza as exportações de commodities, ampliando as movimentações desse tipo de carga em portos de outras regiões que tenham capacidade ociosa. Ele defendeu a necessidade de diversificar os locais onde podem ser exportadas as produções agrícolas e de outros setores da economia.

Renan Filho lembrou que os portos do Arco Norte já exportaram mais grãos do que o Porto de Santos. "Não dá para resolver os problemas de logística do Porto de Santos só criando acessos e trazendo tudo que o Brasil produz para cá porque nem Santos, nem as rodovias de São Paulo aguentam e nem o país pode utilizar sua infraestrutura para isso", afirmou o ministro, em conversa com jornalistas após a abertura do evento.

"Diferentemente do passado, quando Santos respondia crescentemente, ano após ano, pelas exportações brasileiras, agora a cada ano está perdendo relevância de outros portos que cumprem papel importante. Isso demonstra a diversificação dos nossos modos de transporte e precisamos avançar ainda mais, fortalecendo investimentos públicos e ampliando a capacidade de atrair investimentos privados", defendeu Renan Filho.

Em fevereiro, o Easa cumpriu as obrigações do plano de recuperação judicial, executando obras para barcaças tanque a serem transferidas para o Sudeste. Lemgruber afirma que, com planos de realocação industrial, o Easa está negociando obras para clientes na região Norte e também para um armador no Sul do Brasil, combinando as capacitações técnicas da empresa Interocean com a competitividade regional que viabilizará a retomada das atividades do estaleiro.

A carteira atual do Easa tem clientes da mineração e de combustíveis. Lemgruber observa que os agro graneis são os maiores demandantes na região Norte, seguido dos fertilizantes e combustíveis. Ele também vê como principal desafio para atender às necessidades das empresas de navegação da região Norte o aumento da agilidade dos agentes financiadores para projetos locais. Entre as principais carências da região que demandam investimentos para expansão das atividades está a necessidade de melhoria das hidrovias com dragagens e sinalizações.

Ele acrescenta que a série de barcaças mineraleiras da J&F Mineração contratada em estaleiros de Manaus e Belém será outro marco do retorno de obras brasileiras para operar na hidrovia Paraguai-



Paraná, após uma série de comboios contratados pela Hidrovias do Brasil na China e na Turquia. “No passado, estaleiros da Amazônia construíram rebocadores para a Portobras, PSVs (transporte de suprimentos) para a Petrobras e armadores particulares, embarcações para a Marinha e polícia naval utilizarem fora da Amazônia e também modernos e maiores comboios para Vale”, recorda Lemgruber.

Ele destaca a construção em Manaus, no Erin, do único navio de cruzeiro de alto padrão de turismo fluvial, inclusive com projeto nacional. “Manaus tem tradição nas construções de lanchas de lazer e iates em alumínio e fibra de vidro, atendendo clientes em todo o Brasil, desde o famoso Lady Laura para o [cantor] Roberto Carlos”, lembra Lemgruber.

O Easa acredita no potencial do rio Tocantins para atender as logísticas de exploração mineral no Pará e no Amapá, como solução estratégica não dependente das ferrovias. Para Lemgruber, mineradoras no Pará e tradings do agronegócio em breve acabarão utilizando a hidrovia do Tocantins, demonstrando sua viabilidade e competitividade para as operações logísticas, usufruindo do rio Pará com capacidade de saída de navios capesize e de carregamento de VLOC (Very Large Ore Carrier) no curto canal natural do Espadarte, com apenas cinco quilômetros, frente aos 100 quilômetros do canal da Baía de São Marcos, que requer controle e dragagens no Maranhão.

O diretor do Easa entende que a navegação e os tripulantes amazônicos são imprescindíveis para a vida na Amazônia, como é a construção naval em madeira, aço, alumínio e fibra de vidro, que atendem as demandas regionais e de todo o Brasil. “Imaginem se tivessem colocado um grande estaleiro nesta região Norte, como seria o Brasil competindo com as atividades na Ásia, com suas vantagens naturais de mão de obra trabalhadora obstinada pela construção de embarcações nesta região sem inverno, com baixo custo de vida necessário para a construção naval ser competitiva”, indaga Lemgruber.

Ele acrescenta que a Amazônia compete com as produções de eletrônicos da Ásia, com fábricas de motocicletas, computadores, celulares e eletrodomésticos. Com proteção tributária, se houvesse, poderiam ser construídas no Brasil as bilionárias obras de FPSOs contratadas em estaleiros asiáticos. A J&F Mineração conseguiu no Norte solução para 320 barcas serem construídas alternativamente às opções na Ásia.

“O Pará foi preterido na Implantação de estaleiros de grande porte, para atender as demandas da exploração petrolífera, bem como está sendo prejudicado na exploração petrolífera na plataforma do Norte e na logística fluvial de seus minérios do Pará”, diz Lemgruber.

Na agenda 2024 da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval estão previstas visitas a estaleiros em Manaus (AM) e em Belém (PA). Na região Norte, destaque para a produção de barcas para escoamento de graneis sólidos minerais e vegetais, que se mantiveram com demandas firmes nos últimos anos. O grupo, que reúne parlamentares e representantes de trabalhadores marítimos, trabalhadores metalúrgicos, de estaleiros e da Transpetro, discute propostas para elaboração de uma política para uma retomada sólida das atividades ligadas à construção naval no país e fortalecimento dos polos construtores.

“Atuaremos de forma muito intensa nos primeiros seis meses do ano, na expectativa de que possamos contribuir com debate e com uma política robusta que recoloca o país num patamar que a indústria possa gerar em termos de tecnologia, postos de trabalho e soberania nacional”, afirma o presidente da Frente, deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS).

O gerente de motores e desenvolvimento de mercado da Sotreq, Rodrigo Feria, diz que a empresa espera continuar a crescer em 2024, com a possibilidade de novos projetos de construção naval. “Este ano, estaremos mais uma vez expondo na Navalshore, no Rio de Janeiro, a qual participamos desde a primeira edição. Estaremos também na Navegistic Navalshore Amazônia, em Manaus. A expectativa é que tenhamos mais um ano de crescimento no mercado de novas construções, com a efetivação de projetos que impulsionarão o mercado naval”, acredita Feria.



A Volvo Penta, que firmou parcerias no último ano nos segmentos de transporte de passageiros e de carga, está otimista para novos negócios e para os eventos setoriais. “Há uma grande expectativa com as duas feiras, a do Rio de Janeiro e a de Manaus. No Rio de Janeiro, o objetivo é estabelecer novas parcerias no mercado offshore. No Amazonas, a feira nos traz resultados muito satisfatórios, principalmente com o nosso motor D16. Acreditamos que podemos repetir os excelentes resultados da edição anterior”, projeta Narde.

A Schottel avalia que a região Norte é muito importante e representa um dos carros fortes da empresa. A carteira de clientes da fabricante tem empresas que operam no escoamento de grãos pelo Arco Norte, como Hidrovias do Brasil, Cargill e LDC. O gerente comercial da Schottel no Brasil, David Souza, conta que a recente contratação de um novo vendedor baseado em Manaus para suporte local já vem rendendo frutos.

A empresa fechou contrato com o Porto Chibatão (AM) para fornecimento de equipamentos para quatro rebocadores. Souza conta que projetos de rebocadores vêm se tornando um nicho forte no Norte. “Agora estamos entrando na região Norte também com rebocadores que, até então, não tínhamos. Tem muito potencial ainda para novos negócios”, projeta Souza.

Ele observa que a construção está intensa não só com barcaças, que são carro forte da região Norte em si e têm muita demanda, mas com embarcações mais sofisticadas, como rebocadores, empurradores elétricos e a gás. “Tem muita coisa boa vindo pela frente e acredito que será um novo boom e o Arco Norte acontecerá nos próximos anos”, diz Souza.

A AkzoNobel percebeu um aumento significativo da demanda por produtos e serviços para embarcações na região Norte ao longo do último ano, em consonância com o desenvolvimento do modal fluvial, que está em ascensão no país. A avaliação da empresa é que o setor continua aquecido e em constante crescimento, especialmente devido ao transporte aquaviário no Arco Norte, que se tornou uma alternativa crucial para o escoamento da produção nacional de soja e milho. “Nos últimos anos, as exportações dessas commodities têm aumentado significativamente, consolidando o Brasil como o maior exportador desses produtos”, salienta o gerente de desenvolvimento de negócios e especificador técnico (Marine e Yacht) da AkzoNobel, Gustavo Gomes.

Ele acrescenta que, com o desenvolvimento da logística, do crescimento da produção do Arco Norte, a tendência de escoamento da safra pela região é muito grande e dá perspectiva de uma grande demanda de novos empurradores e barcaças. “Prevê-se um crescimento contínuo até 2030 das demandas pela construção de empurradores e barcaças, refletindo a expectativa de crescimento das exportações de grãos pelo Arco Norte e os planos em andamento para expandir a infraestrutura local”, projeta Gomes.

A AkzoNobel enxerga as necessidades de renovação da frota especialmente concentradas nos empurradores destinados ao transporte de carga geral, uma vez que a idade média dessas embarcações na região é de 22 a 23 anos. “Levando em consideração que o tempo médio de operação dessas embarcações é de 25 anos, fica evidente a urgente necessidade de novas construções ou modernização imediata. Isso resulta em uma demanda crescente por serviços de estaleiros, bem como por equipamentos e revestimentos por parte dos players no mercado”, analisa Gomes.

Para a AkzoNobel, o atual desafio é ampliar a pronta-entrega de produtos e revestimentos para não permitir que as construções de embarcações na região sejam afetadas no prazo de entrega. A empresa também considera que os desafios estruturais no uso do modal fluvial não se resumem apenas à deficiência das estruturas portuárias fluviais e às dificuldades de navegação em certas partes do trajeto. Segundo Gomes, eles também derivam da falta de uma comunicação eficaz com outros modais, especialmente os transportes rodoviário e ferroviário.

O gerente da AkzoNobel observa que a modernização da frota se torna imprescindível devido ao aumento da demanda no transporte, especialmente de commodities, no qual barcaças e empurradores, incluindo aqueles utilizados para manobra, desempenham um papel fundamental no

contínuo crescimento e na eficiente distribuição das cargas. “É essencial atender a essa demanda no curto prazo, enquanto as construções de novas embarcações, que demandam um prazo mais longo, acontecem simultaneamente nos estaleiros”, analisa Gomes.

A Wärtsilä também tem expectativas positivas para a navegação fluvial, segmento em que a empresa tem participação relevante tanto no Norte como na Bacia do Paraguai. O gerente geral de vendas da Wärtsilä na América Latina, Mário Barbosa, explica que o foco está nos grandes comboios, que demandam alta potência. A carteira tem clientes como a Hidrovias do Brasil, Hermasa, Unitapajós e Louis Dreyfus, que possuem grandes comboios em suas cadeias logísticas. “As operações no Arco Norte e no sul (Paraguai) têm dado bastante oportunidade, tanto para serviços, quanto para retrofit e novos negócios. Os projetos estão sendo destravados agora”, diz Barbosa.

Ele acrescenta que a demanda por serviços para esses clientes é constante porque eles têm operação contínua ao longo dos anos, sempre abrindo oportunidades para novos atendimentos. Barbosa também destaca um recente retrofit feito para o empurrador Hércules V, da Hidrovias do Brasil. O escopo do contrato incluiu três motores Wärtsilä 20, três hélices de passo fixo, três caixas reductoras e controles de propulsão. A embarcação tem 40 metros de comprimento.

O gerente da Wärtsilä diz que estão sendo discutidos e efetivamente destravados projetos que estavam aguardando cenário político, econômico e logístico há anos. No radar da empresa estão clientes que vão aumentar a frota e outros clientes potenciais que não possuem motores da fabricante, mas têm novos projetos para serem lançados e que representam oportunidade de novas encomendas. Ele cita consultas para projetos de novos empurradores, por conta do incremento do transporte fluvial no Norte. “Temos perspectivas agora de uma conclusão desses projetos ao longo de 2024”, conta Barbosa.

O executivo percebe os estaleiros do Amazonas e do Pará ativos e se estruturando, com investimentos grandes em termos de estrutura e expertise para atender a demandas locais e até de outras regiões onde a navegação interior é forte. “A Navegistic Navalshore Amazônia será significativa e interessante (...) Existem grandes projetos acontecendo, não apenas para o Arco Norte, mas para região do Paraguai”, observa Barbosa.

A Navegistic Navalshore Amazônia é realizada pela NN Eventos, que tem como sócios os proprietários da Navalshore, que organiza desde 2004, no Rio de Janeiro (RJ), a feira dedicada à indústria naval e offshore, e a Navegistic, que organiza desde 2013 a feira Navegistic Intermodal em Assunção, no Paraguai, dedicada à indústria hidroviária.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/04/2024*

## FORNECEDORES DE MOTORES FAZEM BALANÇO POSITIVO DE 2023 E DEMONSTRAM OTIMISMO PARA PRÓXIMOS ANOS

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15/04/2024 - 21:56*



O mercado de motores se prepara para um incremento nas vendas de equipamentos nos próximos anos. Fornecedores fazem um balanço positivo de 2023 e avaliam que as boas expectativas se confirmaram, inclusive com o destravamento de projetos que estavam em compasso de espera. O apoio portuário e a navegação interior seguem fortes entre os segmentos mais demandantes, mas as empresas receberam consultas e pedidos para outros tipos de embarcações, como meios navais militares e barcos de apoio offshore. Fabricantes e distribuidores também estão animados com projetos em outros países da América do Sul.

A Sotreq destaca ter reforçado a posição de líder no mercado de rebocadores portuários em 2023, além de novas vendas para a Marinha do Brasil, força militar com quem a empresa tem um contrato





de manutenção para a frota de motores Caterpillar e MaK. A Sotreq também manteve o foco no mercado fluvial, principalmente na região norte do país e no Paraguai, onde a representante é responsável pelo atendimento das marcas MaK e EMD, além de projetos para novos iates de luxo. “Foi um ano em que, além de novas vendas, realizamos entregas de importantes projetos para nossos clientes”, resume o gerente de motores e desenvolvimento de mercado da Sotreq, Rodrigo Feria.

Ele acrescenta que a Sotreq vem trabalhando em oportunidades para diferentes segmentos. Ressalta que a linha de motores e grupos geradores possibilita atuar em todos os segmentos do mercado marítimo. “Nos últimos anos, as oportunidades estavam mais concentradas nos segmentos portuário, fluvial e lazer, mas agora estamos com boas perspectivas de retomada de novas construções para apoio offshore e Marinha”, analisa Feria.

A Yanmar destaca que 2023 foi novamente um ano positivo e de crescimento para a empresa, que registrou um aumento de aproximadamente 9% em termos de faturamento nos motores marítimos. As principais vendas continuam sendo dos motores na faixa de 400 hp até 1.400 hp. No último ano, a Yanmar alcançou aumento de aproximadamente 13% na venda de peças sobressalentes, o que, consequentemente, fez crescer a demanda de serviços.

“De maneira geral, os serviços são executados pelas revendas e/ou oficinas autorizadas e não diretamente pela Yanmar. Por este motivo, não conseguimos precisar exatamente o percentual de aumento no setor de serviços, mas todas informaram que a demanda em 2023 foi maior do que em 2022”, explica o gerente da filial de Manaus da Yanmar South America, Igor Cabral.

A Volvo Penta considera que 2023 foi um ano excelente, com um crescimento de mais de 50% nas vendas da empresa na América do Sul. “Foi um recorde histórico, com novos contratos firmados no mercado doméstico e nos demais países da região hispânica”, resume o diretor comercial de motores náuticos Volvo Penta, Elpidio Narde. A empresa fechou negócios com companhias de transporte de passageiros e de cabotagem no Brasil, além de outros acordos no Chile e no Peru, voltados principalmente para a indústria pesqueira destes países.

O diretor da Volvo Penta observa o segmento da pesca como o que mais se demonstrou viável em 2023. Narde diz que a empresa conta com um amplo portfólio de motores que se adequa às necessidades dos clientes dessa área. “Eles são reconhecidos como de alta performance e baixo do custo operacional. A indústria da pesca tornou-se competitiva e com limitações extremas, pressionando as empresas a buscar soluções com menor consumo de combustível, por exemplo”, analisa Narde.

A Wärtsilä considera que 2023 foi um ano bom para novos projetos, mostrando recuperação em termos de perspectivas de mercado por conta de alguns projetos que foram retomados. Entre os destaques estão as atividades do mercado offshore de petróleo e gás, cuja demanda por serviços para equipamentos tem crescido bastante. Um dos motivos é o aumento das horas de operação dos motores, o que gera a necessidade de manutenção, revisões e serviços. Outro segmento expressivo é a navegação interior, que representou novas consultas e o destravamento de projetos.

O gerente geral de vendas da Wärtsilä na América Latina, Mário Barbosa, conta que a empresa acompanha as discussões sobre novos projetos offshore e sobre a perspectiva de que seja realizada, em breve, a licitação de novos barcos de apoio offshore para dar suporte às operações da Petrobras. As previsões do mercado giram em torno de 36 novas unidades. “No momento, fica difícil fazer previsões e montar uma estratégia sem ter um número exato, mas temos que trabalhar com o que se tem de informação”, diz Barbosa.

A fabricante também fechou, em 2023, um contrato significativo para fornecimento de geração principal e equipamentos de propulsão elétrica do navio polar (NPo) Almirante Saldanha, projeto da Marinha do Brasil, em construção no Estaleiro Jurong Aracruz (ES). O escopo desta encomenda inclui três geradores a diesel, um sistema diesel-elétrico de conversão de energia e dois sistemas de propulsão de proa (bow thrusters), além do sistema de gerenciamento de energia.



Barbosa afirma que a entrega dos equipamentos está dentro do cronograma junto ao estaleiro e já passou por testes de aceitação em fábrica. O navio tem previsão de ser entregue até o final de 2025. A empresa também espera o anúncio da Marinha para projetos para construção de navios patrulha de 500 toneladas para verificar se o portfólio atenderá às especificações. Outro projeto da força naval aguardado pelo mercado terá como objeto a construção de um navio de patrulha oceânico (OPV). “Para esse, que é um navio maior, temos boas possibilidades, quando ele começar a acontecer”, comenta Barbosa.

A Cummins viveu em 2023 um período de resultados positivos globalmente. No segmento de motores marítimos, há boas perspectivas para a construção de uma base mais sólida em 2024. “O mercado de motores de alta potência está aquecido, o que mostra a possibilidade de reação no setor e maior participação nas operações de barcos de apoio no setor de petróleo e gás”, comenta o diretor do segmento de motores de alta potência (HHP – High Horse Power) da Cummins, Fábio Magrin, que também é diretor da Accelera, marca do segmento de negócios de energia da Cummins, lançada em março de 2023.

A Cummins também vê oportunidades com clientes que analisam a opção de compra de motores Swing — equipamentos para substituição imediata em caso de necessidade de manutenção, evitando o downtime, tempo ocioso da embarcação parada, considerado fator crucial para as empresas que buscam rentabilidade nas operações. Outro destaque entre os negócios consolidados pela empresa no ano passado foram as vendas de geradores marítimos para rebocadores, garantindo energia para estas operações. O portfólio da Cummins também abrange o segmento recreativo marítimo.

A empresa avalia que o portfólio de produtos para o mercado naval contribui para firmar parcerias duradouras com os clientes, companhias pequenas, médias ou grandes. Incluindo estaleiros e soluções para embarcações em geral e para barcos de apoio marítimo para transporte de suprimentos, como ferramentas, equipamentos, materiais e mão de obra às plataformas offshore.

A Cummins Brasil considera que, assim como outros segmentos em que a empresa atua, o mercado marítimo é contemplado com motores de alta tecnologia que entregam cada vez mais potência, menor peso e, conseqüentemente, melhor consumo de combustível e redução de emissões ao ambiente. A linha de produtos Cummins para o mercado naval inclui motores de propulsão e auxiliares de bordo que variam de 4.5 litros até 95 litros e/ou 150 hp a 4.200 hp; pacotes diesel-elétrico (de 358 kw a 1.825 kw) e geradores de bordo disponíveis entre 5 kw e 1.800 kw, com possibilidade de atender projetos com maior potência por meio da operação em paralelo.

O mercado de geradores marítimo é atendido pela Cummins com produtos ONAN entre 5 kWe e 110 kWe e Cummins para potências superiores (80 kWe a 1.800 kWe), a serem usados como geradores de bordo, de emergência e conjuntos para propulsão diesel elétrica. Segundo Magrin, os produtos são competitivos nesse mercado e a empresa produz 100% dos componentes principais de grupos geradores de potência superiores — alternadores, motores e painéis de controle, sendo um importante diferencial em relação à concorrência.

O segmento marítimo continua sendo um setor-chave para a Cummins no país e no restante do mundo. A empresa entende que a infraestrutura consolidada do mercado naval no país, a elevada produtividade no setor de O&G, as operações contínuas da área portuária e os avanços para o fomento da energia eólica trazem uma expectativa de crescimento robusto para este ano, com a percepção de que o Brasil está investindo e o setor se desenvolvendo.

A Distribuidora Cummins Brasil (DCB) tem uma equipe especializada para o segmento marítimo, tanto para cotação de motores de navegação como para manutenção e fornecimento de peças, com oficina no Rio de Janeiro e suporte em Macaé (RJ), uma das cidades mais importantes do Brasil na exploração de petróleo, montada para a atuação junto ao mercado marítimo.



No geral, a demanda por serviços de manutenção se manteve estável no último ano. Para a Volvo Penta, foi um resultado natural, devido ao forte crescimento nas vendas de motores e soluções da empresa com o aquecimento do mercado em 2023. “Como as empresas estão comprando produtos novos e realizando novos projetos, a necessidade de manutenções de equipamentos antigos diminuiu. Quando há uma renovação de produtos, é normal que os investimentos em manutenção diminuam”, diz Narde.

A avaliação da Sotreq é que a demanda por serviços vem crescendo ao longo dos últimos anos em todos os segmentos do mercado marítimo. Faria diz que a atuação mais abrangente da Sotreq, com uma maior oferta de soluções para o mercado, como por exemplo a gestão da lubrificação de ativos, upgrades para atendimento de normas de emissões mais atuais, também contribuiu para este crescimento.

Magrin, da Cummins, conta que houve um aumento de demanda por serviços de manutenção dos equipamentos e vendas de peças em 2023, principalmente para o setor de petróleo e gás e para a reforma completa de motores (Overhaul). No setor marítimo especificamente, a Cummins atua fortemente na área de pós-vendas (aftermarket), suportando e contribuindo principalmente com armadores e estaleiros.

“É um setor que não para e, conseqüentemente, estamos recorrentemente investindo no desenvolvimento de novos dealers, capacidade de treinamento, pós-venda, além de análises estratégicas constantes para disponibilidade e atualização de peças e ferramentais”, afirma. Magrin destaca que a DCB conta com uma equipe de serviços preparada e treinada em fábrica, que trabalha junto aos clientes para manter os equipamentos em constante operação. O suporte global da Cummins é realizado por meio de uma rede de 7,5 mil distribuidores locais espalhados em 190 países.

A Yanmar entende que ainda não houve mudanças significativas em relação a novas construções na indústria naval. Cabral diz que as vendas se consolidaram tanto para substituição de equipamentos quanto para novas embarcações, mas nada além do que já tem ocorrido nos últimos anos. “Percebemos que há grande expectativa com o novo projeto da Transpetro e também com o projeto do navio patrulha de 500 toneladas da Marinha, além de outros aprovados pelo Fundo de Marinha Mercante (FMM)”, pontua Cabral.

No Brasil, a Yanmar enxerga maior possibilidade de negócios nos segmentos de navegação interior (transporte de carga, misto e de passageiros), bem como embarcações de praticagem e cabotagem. “Continuaremos com o foco na navegação interior e atentos aos novos projetos por toda a costa brasileira. Nossa expectativa continua sendo de crescimento, pois já temos uma boa demanda de produtos com pedidos concretizados para até o início do segundo semestre de 2024”, projeta Cabral.

A Cummins está otimista com as propostas que estão em andamento, além das novas, pois há anúncios que sinalizam boas perspectivas neste segmento. “A consulta por projetos que demandam motores para o setor marítimo, de alta potência, são sempre animadoras. E 2023 foi um ano marcado por bastante interação com o setor”, ressalta Magrin. Na visão da Cummins, existe um horizonte promissor se descortinando até 2027 com o aquecimento do mercado mundial e o Brasil seguindo a tendência.

A leitura é que a demanda por embarcações de apoio marítimo está aquecida, após um período impactado pela crise do petróleo e a pandemia. Além disso, os preços das commodities voltaram a subir e novos projetos de exploração e produção de petróleo estão se viabilizando, incluindo novas unidades de produção contratadas e que entrarão em operação no Brasil nos próximos anos.

A Petrobras, responsável pela contratação de mais de 90% da frota brasileira de apoio, anunciou no final de 2023 que prepara licitação para contratar 36 embarcações de apoio nos próximos anos. Além da renovação da frota, os novos navios atenderão à expansão das atividades da Petrobras. Os navios que serão contratados são PSVs (transporte de suprimentos), RSVs (embarcações equipadas com robôs) e ORSVs (combate a derramamento de óleo).



Atualmente, a Cummins tem ampla participação no setor de petróleo e gás e mercado recreacional marítimo. O segmento de lazer tem elevada demanda de estaleiros renomados do país que estão, inclusive, fabricando barcos no Brasil para serem comercializados nos Estados Unidos. No setor de petróleo e gás, a Cummins tem atuado na venda de motores Swing.

A Scania percebe, em relação ao mercado de motores a diesel em geral, um mercado mais receoso quanto a investimentos. Em parte, isso se justificaria pelo alto nível de investimentos do ano de 2022, que gerou uma acomodação em 2023. No mercado marítimo especificamente, o maior mercado atendido pela Scania é o de transporte de passageiros e de cargas em hidrovias. Com a diminuição da navegabilidade dos rios, especialmente da região Norte, a demanda por novos motores caiu.

O gerente de vendas de soluções de potência da Scania Operações Comerciais Brasil, Celso Mendonça, diz que a empresa ainda não observou movimento expressivo por novos projetos da construção naval brasileira. A expectativa, entretanto, é que a empresa esteja preparada para atender ao mercado quando de fato as consultas tomarem forma. Mendonça relata que a demanda por serviços cresceu, motivada principalmente por clientes que optaram por reformar os motores em detrimento da substituição dos mesmos. Tal movimento se deu pela dificuldade de acesso a um financiamento atrativo.

Atualmente, o principal segmento no mercado aquaviário para a Scania é o transporte de cargas e de pessoas por meio de hidrovias, no qual a necessidade por baixo consumo de combustível, menor custo de manutenção e máxima disponibilidade são mais evidentes.

Mendonça diz que a proposta da Scania é tentar desmistificar o receio dos clientes e suas equipes de manutenção com relação a injeção eletrônica e outras tecnologias que visam otimizar a queima de combustível fóssil e, conseqüentemente, a diminuição de emissões.

“Impulsionados pelo alto custo dos combustíveis, percebemos que cada vez mais os clientes começaram a valorizar as novas tecnologias por terem uma combustão mais eficiente e, por consequência, um menor consumo de combustível”, observa Mendonça.

Outra demanda identificada pela Scania foi a maior procura pela conectividade dos motores, para acompanhar a performance dos propulsores remotamente. Mendonça vê a internet tornando as gestões cada vez mais eficientes e ferramentas para auxiliar o cliente e sua operação da melhor forma possível. Ele acrescenta que a Scania é pioneira em habilitar os motores marítimos a trabalhar com 100% de biodiesel.

Além das parcerias de longa data com os estaleiros e clientes finais, a Scania reforçou os valores da linha de soluções com a rede de concessionárias em projetos e treinamentos específicos para uma maior capilaridade no mercado. Segundo Mendonça, esse objetivo engloba tanto as vendas de produtos quanto de serviços. “Em uma visão mais ampla, acreditamos que o biênio de 2024/2025 deve entregar um aumento de 15% em relação aos novos negócios, quando comparado ao biênio 2022/2023. Estamos otimistas”, afirma Mendonça.

O diretor comercial da Volvo Penta comemora que as projeções mais otimistas em relação a novos projetos da construção naval brasileira a partir de 2023 se confirmaram. “Foi um ano muito positivo. Nós e o setor como um todo já esperávamos uma expansão, mas fomos surpreendidos por um crescimento ainda maior”, celebra Narde. Ele acrescenta que houve muitas consultas para a troca de motorização e repotenciamento, grande parte em função do novo produto, o motor D16, de 850 hp.

Narde conta que existem muitas consultas para 2025 e até além do próximo ano. Ele cita que, no final de 2023, a empresa foi consultada por um cliente para troca de todos os seus conjuntos propulsores e aumento da frota, o que já se confirmou para 2024. O diretor também menciona como ponto positivo a relação com o mercado chileno, que se mostra muito aquecido na indústria de apoio portuário, sinalizando novas parcerias para barcaças, empurradores, barcos de praticagem, entre outros.



No Brasil, a Volvo Penta nota muitas possibilidades, principalmente em empresas de transporte de passageiros que utilizam o motor D16, de 850 hp. “Também vemos fortes sinais no segmento de praticagem, no qual a Volvo Penta consegue ofertar uma ampla gama de motores, desde os de 300 hp até os de 750 hp”, acrescenta Narde. Outros setores importantes, na avaliação da empresa, são o da indústria pesqueira e de cabotagem, no qual a Volvo Penta também tem diferentes modelos de motores de aplicação pesada e contínua.

O gerente da Sotreq conta que a Caterpillar vem investindo muito no desenvolvimento de novos produtos, principalmente com foco na descarbonização. Ele cita um novo motor (3500 Flex Fuel), em fase de testes, que utiliza metanol e etanol juntamente com o diesel. Segundo Feria, a linha de motores marítimos 3500 é a maior em operação no Brasil e, por isso, será o primeiro modelo com essa tecnologia que, em seguida, será expandida para toda linha de produtos.

A Caterpillar também anunciou o investimento na produção de baterias e estações de carregamento rápido de energia em terra, o que ampliará as opções para propulsão e geração de energia das embarcações, buscando contribuir positivamente na redução de emissões de CO2 dos clientes.

Cabral, da Yanmar, destaca que a companhia mantém globalmente projetos em desenvolvimento para motores marítimos usando metanol e células de hidrogênio. Além disso, a fabricante já conta com seu próprio sistema de SCR para IMO Tier III e motores dual fuel (gás/diesel/HFO).

Magrin diz que os produtos da Cummins atendem às mais rigorosas normas de emissões vigentes no país e no mundo. “Nossos produtos evoluíram, hoje temos soluções emissionadas, monitoramento remoto, motores eletrônicos, sistema de combustível exclusivo da Cummins com injeção XPI para redução de consumo de combustível, além de soluções a gás — combustível com grande potencial de uso na região Norte, entre outros avanços. São progressos que visam oferecer cada vez mais flexibilidade, redução de custo de operação e maior eficiência, além de sustentabilidade”, elenca Magrin.

A Cummins acredita que os caminhos para alcançar os objetivos estão dentro da estratégia de sustentabilidade chamada mundialmente de “Planeta 2050”, que tem como um dos seus pilares o carbono zero, com a adoção de tecnologias mais limpas em seus produtos e que serão importantes para o processo de descarbonização no Brasil e em todos os países onde a empresa está presente.

Essa é a estratégia da Cummins para reduzir os impactos de gases de efeito estufa (GEE) e qualidade do ar de seus produtos e atingir emissão zero até 2050 de uma forma que atenda a todas as partes interessadas de forma sustentável para os negócios da Cummins e de seus clientes. A empresa entende que não existirá uma solução única para um caminho zero emissão e zero carbono.

Por conta disso, a aposta da Cummins é uma combinação de soluções com capacidade para atender aos mercados em que a empresa atua hoje e a agilidade essencial para impulsionar as ofertas de produtos no futuro. “A descarbonização para a Cummins não se trata apenas de uma realidade, mas sim um posicionamento para liderar a transição energética com profundo conhecimento dos clientes e consistência em relação à necessidade de diversificar”, afirma Magrin.

Em 2023, aconteceu o lançamento do ‘Accelera’, segmento de negócios de emissões zero da Cummins, responsável pelo fornecimento de um portfólio diversificado de soluções de emissão zero para indústrias consideradas vitais para o mundo, incluindo células de combustível de hidrogênio, baterias, eixos elétricos, sistemas de tração e eletrolisadores para produção do hidrogênio verde (H2V).

O projeto do gênero considerado pioneiro do setor marítimo no mundo está no Porto de Antuérpia, na Bélgica, que abriga uma estação de reabastecimento de hidrogênio capaz de fornecer H2V para navios, carros, caminhões e clientes industriais. A estação utiliza um eletrolisador PEM de 1,2 megawatts (MW), da Cummins, para produzir hidrogênio no local.

A engenharia da Volvo Penta atua também com soluções a hidrogênio e diesel-elétrica. No ano passado, a matriz lançou uma solução do motor D8 100% a hidrogênio, que ainda está em testes e com previsão de ser lançada comercialmente em breve. Paralelamente, a empresa trabalha com soluções híbridas, que já estão disponíveis no mercado, com diversas frentes de aplicação, desde barcos de passageiros, até embarcações militares, com motorização D8, D13 e D16.

Narde explica que os motores D13 e D16 da Volvo Penta oferecem alto rendimento energético. Como essas embarcações ficam muito tempo mar adentro, precisam ter conjuntos que consumam menos e reduzam o peso do combustível na sua planilha de custos. Narde diz que a Volvo Penta já cumpre e está certificada para atender a todas as mais exigentes normas de regulamentações globais de emissões. Ele afirma que a empresa tem compromisso inegociável com o meio ambiente e com a descarbonização do setor. “São várias frentes em que nossa engenharia trabalha. Todos os nossos motores são, por exemplo, aprovados para funcionar com biodiesel e, em alguns casos, com até 100% de biodiesel” aponta Narde.

A Wärtsilä está em estágio avançado no desenvolvimento de soluções para incluir o etanol entre as opções de combustíveis que podem ser utilizados em seus motores. “Temos batido muito na tecla do etanol sob a perspectiva do Brasil. O entendimento hoje do mercado sobre alternativas que temos de combustíveis futuros parece cada vez mais maduro. Nas discussões com clientes vemos questionamentos e trocas com mais contexto”, observa Barbosa.

Ele destaca que o motor a metanol já é uma realidade desde 2022 e que a Wärtsilä já está com mais de 150 unidades vendidas e sendo entregues pelo mundo. “Em cima dessa plataforma e tecnologia do metanol, estamos desenvolvendo o etanol. Nosso desenvolvimento é específico em cima do etanol e está cada vez mais avançado. Em breve, devemos anunciar boas notícias”, adianta Barbosa.

Uma das linhas em estudo é a viabilidade para embarcações de apoio offshore usarem etanol como combustível alternativo. Barbosa diz que, conforme se tornar uma realidade para as IOCs (international oil companies), a matriz da fabricante amplia o olhar e o business case do etanol se torna cada vez mais robusto.

Barbosa esclarece que não haverá aposta num combustível único, e sim a flexibilidade dos equipamentos para trabalhar com mistura diesel/etanol ou diesel/metanol, por exemplo, para que o armador possa descarbonizar operação sob perspectiva econômica e ambiental levando em condições índices de emissões de carbono. “Vamos apostar numa solução flexível o suficiente para dar oportunidade ao operador para escolher em termos econômicos, técnicos e logísticos qual o melhor combustível para operar e o mix de combustível que ele achar conveniente dentro da estratégia comercial”, explica Barbosa.

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

## PROPOSTAS PARA REATIVAR CONSTRUÇÃO NAVAL ENTREGUES AO GOVERNO VÃO DE CONTEÚDO LOCAL A MELHORIAS NO FINANCIAMENTO

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15/04/2024 - 21:56*



Representantes da indústria naval reforçaram o apelo ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para o estabelecimento de uma política efetiva que reúna condições de estabilidade e competitividade às atividades desse setor. As medidas emergenciais sugeridas tratam de temas como conteúdo local mínimo para construção de navios no Brasil, redução de afretamentos e importação de embarcações de bandeira estrangeira, além de melhores condições de financiamento para novos projetos. Essa agenda foi discutida no Palácio do Planalto, em março, numa reunião entre



integrantes da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira e de sindicatos que representam estaleiros, metalúrgicos, marítimos e petroleiros.

Os deputados apresentaram o relatório produzido pela frente, no final do ano passado, com propostas para a retomada do setor naval. Entre as medidas apresentadas ao governo está um pedido de alteração na Lei das Estatais (13.303/2016) no sentido de restringir a tomada de decisões de contratação baseadas apenas em preço e que não consideram o efeito renda que a contratação desses equipamentos traz para o governo e sociedade, prejudicando a indústria local. Os documentos anexados mencionam que os estatutos e regulamentos internos da Petrobras e da Transpetro dão a funcionários em cargos de gerência poderes de veto maiores que os dos presidentes dessas companhias, mesmo que tais decisões estejam 'desalinhadas com o interesse nacional'.

O grupo também entende que o BR do Mar (Lei 14.301/2022) derruba um dos pilares tradicionais da indústria naval, que é a reserva de bandeira. O entendimento é de que é preciso que o decreto regulamentador do BR do Mar inclua condições expressas que garantam que a frota da Transpetro seja de bandeira brasileira e construída no Brasil, garantindo a soberania e a segurança energética do país.

Além disso, os integrantes da frente acreditam que a lei que cria o programa promoveu uma abertura desproporcional da cabotagem brasileira sem contrapartidas, ameaçando a soberania nacional e prejudicando a indústria nacional. Uma das opções seria aumentar o imposto de importação para navios, ou ainda modificar o BR do Mar para reduzir, ao máximo possível, a flexibilização que facilita a importação de embarcações estrangeiras para operação nesse modal.

Outro objetivo da frente é garantir que a integração de módulos de plataformas seja realizada no Brasil. A leitura é que a execução dessa atividade no Brasil impulsiona a indústria local, como também garante ganhos em termos de tempo e qualidade na construção. O argumento é que evitar o envio dos módulos para a Ásia para integração representa uma vantagem significativa, em termos logísticos e financeiros, uma vez que a viagem de envio dos módulos e a vinda do FPSOs para o Brasil pode levar 180 dias.

O documento apresentado também defende que o Fundo de Marinha Mercante (FMM) seja fortalecido para o atendimento da potencial demanda que está por vir, flexibilizando taxas e aumento da carência por meio de definição do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para o Conselho Monetário Nacional (CMN). Uma das propostas que foi discutida na reunião com Lula foi a criação de um novo fundo garantidor para servir de garantia, juntamente com o próprio bem financiado, a financiamentos tomados em nome de estaleiros.

No relatório concluído em dezembro de 2023, a frente parlamentar apontou que estaleiros brasileiros, impactados pela crise da construção naval nos últimos 10 anos, podem enfrentar dificuldades em apresentar as garantias necessárias (seguros e fianças bancárias). Essa reivindicação constou nas medidas emergenciais, porém está sendo aprofundada, pois os estudos dos impactos ainda serão concluídos.

A frente também sugeriu a inclusão de critérios de ESG (boas práticas socioambientais e de governança, em tradução livre) nas concorrências (bids) da Petrobras, sob o argumento de que a indústria brasileira é cinco vezes mais limpa do que a coreana e seis vezes mais limpa que a chinesa, por exemplo. A ideia é que, caso esses critérios ESG sejam incluídos nas propostas, a posição brasileira vai melhorar em relação a esses países, que são tidos como competidores diretos.

“O presidente Lula ouviu atentamente nossas reivindicações e ponderações sobre a falta de obras nos estaleiros e se colocou em posição de procurar solução”, disse à Portos e Navios o presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Ariovaldo Rocha, que esteve presente à reunião.



A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmaf) criticou o que considera utilização excessiva de navios estrangeiros pela Petrobras. O presidente da Conttmaf, Carlos Müller, pediu que sejam estabelecidos limites para a Petrobras no afretamento de petroleiros registrados em outros países.

O dirigente sindical disse que menos de 10% do petróleo estão sendo levados em navios de bandeira nacional na costa brasileira, enquanto 90% dos contêineres são transportados em navios de bandeira brasileira. "O Brasil não deveria continuar dependente de outros países no transporte de petróleo. Se não tivessem sido construídos 26 navios do Promef entre 2009 e 2019, já não teríamos nenhum navio petroleiro em bandeira brasileira na maior empresa do país", afirmou Müller.

A reunião no Palácio do Planalto durou aproximadamente uma hora e meia e teve a presença de parlamentares e de sindicatos de metalúrgicos, marítimos, petroleiros e da construção naval, além do presidente da Transpetro, Sérgio Bacci. O presidente da frente parlamentar, deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), contou que Lula ouviu as manifestações e reafirmou compromisso com a indústria naval como estratégica para soberania e para a defesa da indústria nacional, com potencial de geração de empregos e fortalecimento da construção naval e da marinha mercante.

"Foi uma reunião positiva e saímos confiantes de que a retomada do setor naval vai se efetivar. Sabemos que existem ações a serem realizadas que envolvem arcabouço legal, algumas autorizações que precisam ser feitas para dar competitividade à nossa indústria, comparada ao cenário mundial", disse Lindenmeyer à reportagem. Ele acredita que existe uma posição clara de Lula entendendo que a atividade é estratégica para o desenvolvimento do país. "Dentro da retomada da política industrial brasileira, nossa certeza é que teremos logo adiante a consolidação de uma proposta para um novo programa para a retomada da indústria naval no país", projetou o deputado.

O encontro ocorreu 20 dias após reunião do grupo com o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, também com a participação de parlamentares e representantes de trabalhadores marítimos, metalúrgicos, profissionais de estaleiros e da Transpetro para apresentação de propostas da frente para elaboração de uma política para uma retomada sólida das atividades ligadas à construção naval no país. Na ocasião, Alckmin estava como presidente em exercício, por conta de uma viagem de Lula ao exterior. O MDIC tem nove grupos de trabalho que discutem propostas para a atividade.

Além das discussões sobre conteúdo local e financiamento por meio do Fundo de Marinha Mercante (FMM) e a revisão de impostos de importação de navios, o pacote de medidas apresentadas pela frente parlamentar para alavancar a indústria naval abrange, entre outros pontos, a desoneração da folha de pagamento para o setor naval e marítimo.

A agenda da frente em 2024 incluiu, no primeiro semestre, uma visita ao polo naval de Manaus (AM) e outra a estaleiros em Pernambuco. "Estamos peregrinando para fazer diagnósticos, mas também consolidar sugestões e alternativas para fortalecer a pauta de sugestões e indicações da frente para contribuir na construção desse grande projeto de retomada do setor naval", afirmou Lindenmeyer.

O presidente da frente acrescentou que um dos desafios é debater com setores contrários à atividade de construção no Brasil e que preferem a contratação de embarcações e de plataformas de petróleo e gás no exterior. "Temos engenharia, trabalhadores qualificados, estaleiros com equipamentos de ponta, universidades e institutos federais e a possibilidade de qualificação de recursos humanos. Está tudo pronto para uma retomada com força. É preciso ter contratos efetivamente sendo realizados pelo Brasil", defendeu Lindenmeyer.

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

## **COM EVENTOS SEVEROS E MAIS FREQUENTES, SETOR PORTUÁRIO SE MOBILIZA PARA EVITAR PARALISAÇÕES E GARANTIR SEGURANÇA**

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15/04/2024 - 21:56*





A atividade portuária brasileira convive cada vez mais com os efeitos severos do clima que exigem estudos, planejamento e investimentos em prevenção para garantir a segurança das operações. Nos últimos dois anos, terminais, armadores e usuários experimentaram eventos extremos que foram sentidos por meses, como a estiagem em trechos importantes da bacia do Rio Amazonas e as enchentes na região Sul, que ocasionaram restrições de navegabilidade em Manaus (AM) e o fechamento do tráfego marítimo em Navegantes (SC) durante os momentos mais críticos.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em parceria com a agência alemã de cooperação internacional GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), elaborou um estudo dos impactos das mudanças climáticas nos portos brasileiros. O trabalho, dividido em três etapas, identificou as principais ameaças às instalações portuárias no Brasil: ventos, inundações e aumento do nível do mar. A primeira etapa contou diagnósticos e identificação dos principais riscos e ameaças climáticas.

A partir daí, foi elaborado um ranking com a situação de todos os portos em relação a riscos e ameaças. Na etapa seguinte, foram escolhidos para amostragens os portos de Aratu (BA), Santos (SP) e Rio Grande (RS), a fim de aprofundar a análise dos impactos dos riscos e ameaças desses eventos climáticos nas operações, com recomendações de medidas de adaptações para esses três portos.

Um guia orientativo indicou que as demais autoridades portuárias fizessem esse levantamento, por seus próprios meios, identificando medidas de adaptação que precisam ser implementadas nesses portos. "Foi um trabalho importante para servir como estímulo e catalisador para que os portos se antecipem com medidas que se façam necessárias para mitigar os efeitos das mudanças climáticas", diz o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) vem alertando o governo federal para a necessidade de adoção de medidas preventivas, a fim de evitar os efeitos de uma possível nova estiagem severa na Bacia Amazônica, semelhante ou pior do que a vivenciada pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) no último trimestre do ano passado.

A associação sugeriu ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) a criação de um grupo de trabalho para tratar do assunto o quanto antes, mas recebeu a sinalização de que o problema será abordado na esfera do programa 'BR dos Rios', dedicado ao desenvolvimento da navegação interior, previsto para ser lançado em meados deste ano.

A Abac teme que o cronograma, ainda indefinido, impeça que as intervenções necessárias sejam executadas no tempo necessário, já que o problema pode ser mais grave do que no último ano, quando o transporte de cabotagem foi sensivelmente impactado. A associação defende que o setor privado se una para cobrar ações efetivas ou soluções com recursos próprios. A ideia é reunir representantes de empresas de logística (cabotagem, navegação interior e terminais) e usuários (indústria da Zona Franca e autoridades locais).

A avaliação da Abac é que não há razão para postergar o planejamento das ações, sob pena de esperar o cenário ficar mais crítico para tomada de decisão. "Vamos reforçar a importância de tomar medidas preventivas para que isso não ocorra novamente. O cenário hoje está pior do que no ano passado, com a previsão do rio ficar mais baixo, na mesma época do ano", diz o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano. Ele abordará o tema na feira Navegistic Navalshore Amazônia, que acontece de 10 a 12 de abril, em Manaus (AM).

Até o fechamento desta edição, havia expectativa de o DNIT realizar, ainda em março, uma licitação para contratar uma empresa com disponibilidade para fazer dragagem nos trechos críticos quando



necessário. O governo vem reiterando que destinou recursos recordes para a navegação interior e que lançará o 'BR dos Rios' no primeiro semestre.

Para a Abac, qualquer que seja o formato o programa envolverá decisões para as principais bacias hidroviárias do país, o que dificulta tratar de problemas pontuais, por exemplo, em locais tradicionalmente críticos, como no Tabocal e na enseada do Madeira. "Vamos ter que disputar espaço com problemas do Madeira, do Tapajós, da hidrovia Lagoa Mirim (...). Isso pode diluir esse assunto e não ser tomada nenhuma providência. Isso preocupa muito", comenta Resano.

De acordo com dados da Abac, as EBNs associadas deixaram de transportar no período da seca cerca de 150 mil contêineres em 2023, considerando os dois fluxos. "É preciso entender que esse um mês e meio não é somente um mês e meio de crise. É um mês antes e um mês e meio depois do período crítico em que temos que andar com carga reduzida. Se somarmos, ficamos quase 120 dias com limitação", estima Resano.

A Log-In Logística Integrada registrou um crescimento de 6,8% no volume de contêineres transportados durante 2023, em comparação ao ano anterior. O destaque do balanço foi o trade de cabotagem, que cresceu 15,8% no mesmo período, frente a uma redução de 0,5% do mercado. De acordo com a empresa, os números estão relacionados aos resultados positivos nos três primeiros trimestres de 2023 provenientes da estratégia de conversão de carga e do aumento de capacidade com o início do novo Serviço Expresso Amazonas (SEA).

O diretor comercial da Log-In, Felipe Gurgel, pondera que o último trimestre do ano passado sofreu o impacto da estiagem severa que prejudicou o tráfego de embarcações na Bacia Amazônica. "Tenho certeza de que, não fosse a seca, o mercado cresceria mais", lamenta Gurgel. Ele frisa que em Navegantes (SC) e em Manaus (AM), que foram severamente afetadas por eventos climáticos, estão portos importantes para a empresa, que precisou ir atrás de soluções operacionais alternativas para a rota recém-lançada de cabotagem entre essas duas cidades e para a qual a companhia trouxe duas novas embarcações.

"Na hora em que os dois extremos estão simultaneamente com problemas, temos uma operação complicada. Em Manaus, fomos atrás de soluções inovadoras e alternativas com balsas. Funcionou grande parte do tempo e fez com que conseguíssemos atender parte dos clientes. Mas, ao mesmo tempo, gerou muito desgaste operacional por conta do colapso em Vila do Conde (PA)", conta. Gurgel estima que uma balsa carregue aproximadamente 200 contêineres de 40 pés, enquanto um navio carrega em torno de mil equipamentos com as mesmas dimensões.

Gurgel ressalta que as empresas atuam institucionalmente, por meio da Abac, para que as autoridades olhem para os problemas de forma mais atenciosa e mais antecipada, de forma a não virar novamente uma emergência, como no ano passado. A agenda inclui conversas com representantes da indústria de Manaus, a fim de obter apoio dos principais stakeholders impactados pelo problema da seca para encontrar uma solução mais estrutural. Esses atores precisam estudar, eventualmente, formas de antecipar a produção para armazenar e gerar estoque para esse período. "Este ano, esperamos mobilização política e técnica das autoridades envolvidas e um pouco mais direta no assunto porque de fato é muito grave", reforça Gurgel.

A Abac registrou um ligeiro crescimento nos embarques em Manaus (1,7%) em 2023, totalizando 172.211 TEUs, ante 169.340 TEUs em 2022. Em contrapartida, as empresas participaram do desembarque de 159.293 TEUs, uma redução de 14% na chegada de contêineres em comparação com 2022 (186.419 TEUs). Os volumes foram apurados junto às associadas da Abac e reúnem cargas domésticas e cargas feeder.

"O maior impacto foi no quarto trimestre, decorrente da seca, onde tivemos uma queda de 57% nos embarques e de 66% nos desembarques", comenta Resano. O volume mencionado foi de 19.013 TEUs embarcados no quarto trimestre, ante 44.660 TEUs embarcados de outubro a dezembro de 2022. Na mesma base de comparação, foram desembarcados 13.137 TEUs no quarto trimestre de 2023, contra 39.314 TEUs nos três últimos meses do ano anterior.



Resano ressalta que, diferente do excesso de chuvas, que não pode ser controlado, os efeitos do período de seca podem ser mitigados com projetos estruturados de dragagens pontuais e equipamentos adequados para garantir o canal de acesso numa profundidade mínima que permita a passagem dos navios com a quantidade de carga ideal.

O diretor de infraestrutura aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Erick Moura, considera que o problema da estiagem se apresentou com uma espécie de 'terremoto aquaviário', mas trouxe reflexões importantes para o setor se preparar melhor para o futuro. Ele avalia que os problemas de engenharia identificados na região Norte representaram uma oportunidade para um 'raio-x' da realidade do setor, abrindo caminho para o desenvolvimento de políticas setoriais. "Dessa crise, estamos vivendo oportunidade de usar as lições aprendidas para podermos fazer algo mais permanente de forma que esses erros não se repitam no futuro", afirmou Moura, em novembro, durante o webinar 'Diálogos Amazônicos — Rios e transportes na Amazônia'.

Na ocasião, Moura relatou que, na região Sul, a situação foi o oposto do Norte porque o grande volume das chuvas sobrecarregou as eclusas. Ele falou da necessidade de se fazer um novo estudo sobre sedimentos que entraram nas bacias de Lagoa Mirim, do Rio Jacuí e Rio Taquari. Em março deste ano, a Antaq aprovou atualizações no estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) do projeto de concessão da hidrovía Lagoa Mirim.

O diretor de infraestrutura aquaviária do DNIT disse que o órgão monitora informações a respeito de impactos previstos por conta do El Niño sobre a hidrovía Tietê-Paraná. Da mesma forma, Moura acrescentou que o órgão acompanha os efeitos do clima no Paraguai. Ele menciona que existem previsões de que, em 2024, o Rio São Francisco sofrerá a influência do El Niño, aumentando a quantidade de regiões influenciadas. Ele citou ainda que o DNIT tem notícias de assoreamentos no Rio Tapajós. "Isso está começando a estourar em vários locais", analisou Moura.

O diretor de infraestrutura do DNIT salientou que o governo vem colhendo informações e gestando uma política pública para a navegação interior. "Estamos em vias de lançar o BR dos Rios. Não queremos perder a oportunidade de criar este marco, estruturando tecnicamente elementos para ele se tornar um programa de governo", projetou Moura.

Na região Sul, a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) participou do primeiro grupo de trabalho de análise de riscos climáticos em infraestrutura de portos do Brasil. Liderado pela GIZ e pelo Ministério do Meio Ambiente do Brasil, com a participação de vários entes públicos atuantes nas áreas climáticas, ambientais (EPAGRI/CIRAM, Inpe, Defesa Civil, Ibama), além da academia (Univali e UFSC), entre outros consultores e empresas que atuam na área.

O diretor-geral de operações logísticas do Porto de Itajaí, Ricardo de Amorim, diz que este estudo complexo promoveu uma série de análises e propostas de melhoria e ações preventivas em vários pontos de observação, tais como comportamento da velocidade dos ventos e efeitos da correnteza, principalmente em eventos extremos, como cheias e enchentes.

"A SPI mantém desde 2019 um sistema de monitoramento dos parâmetros meteoceanográficos em tempo real, com identificação de velocidade e direção do vento, velocidade e sentido da correnteza, altura da maré, índices pluviométricos, entre outros", destaca Amorim.

Ele também menciona o plano de dragagem permanente, possibilitando o atendimento dos navios que, cada vez mais, exigem maiores profundidades operacionais, como também um aumento considerável do nível de escoamento da calha do rio, principalmente em eventos de chuvas torrenciais recorrentes e cheias.

De acordo com a SPI, os maiores impactos do clima já experimentados sobre a infraestrutura do Porto de Itajaí foram os causados nas estruturas físicas dos berços de atracação nas enchentes de 1983, 1984, 2008 e 2011. Amorim lembra que houve também vários episódios de paralisação das operações em virtude de acontecimentos climáticos, principalmente cheias e temporais recorrentes,



que causam o aumento da velocidade da correnteza, impossibilitando a movimentação de navios por vários períodos de tempo.

A Portos do Paraná afirma que tem contribuído com o fornecimento de informações para os estudos realizados pela Antaq sobre temas associados a mudanças climáticas em nível nacional. A pesquisa mais recente foi publicada em parceria com a GIZ, que é especializada em projetos de cooperação técnica e de desenvolvimento sustentável em escala mundial. O trabalho foi intitulado “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos”.

De acordo com o diretor de meio ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Santana, o objetivo principal é investir em ações ESG (boas práticas socioambientais e de governança, em tradução livre) no litoral paranaense, alinhadas com os ODS (objetivos de desenvolvimento sustentável) da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU).

Atualmente, são desenvolvidos mais de 20 programas ambientais de forma contínua pelos portos, sendo um deles o Programa de Educação Ambiental (PEA), que conta com 11 projetos socioambientais, sendo que alguns trazem princípios e práticas de permacultura, uma metodologia australiana de gestão ambiental e que beneficiam diretamente a comunidade do entorno dos portos, realizando ações de conscientização, buscando melhorias na infraestrutura e o fortalecimento das comunidades locais.

Além dessas ações, destaque para a instalação de uma estação meteorológica própria, com dados em tempo real, para melhor previsibilidade das condições do tempo, bem como a recente contratação da Fundación Valenciaport, fundação espanhola vinculada ao Porto de Valência, para elaboração do seu plano de descarbonização portuária. A autoridade portuária do Paraná pretende avaliar sua pegada de carbono, bem como elaborar um plano visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa de suas operações, reduzindo os impactos das mudanças climáticas.

Nos últimos anos, a Portos do Paraná identificou um incremento de eventos climáticos mais extremos, com ações de vendavais e precipitações pluviométricas em pequenos intervalos de tempo. “Estes eventos extremos reforçam cada vez mais a necessidade de investimentos em ações com foco em ESG e que estejam alinhadas aos ODS da agenda 2030”, afirma Santana.

Para a Portos do Paraná, o maior desafio é a adequada preparação e planejamento preventivo para minimizar eventuais eventos climáticos extremos, que têm sido observados a nível nacional e internacional nos últimos anos. A autoridade portuária considera fundamental a evolução em políticas públicas voltadas para a área, que permitam melhor integração e direcionamento dos caminhos a serem seguidos pelos portos. “Um dos maiores desafios é a mudança paradigmática de cada pessoa da comunidade portuária, no intuito de que se apropriem e se conscientizem dessa necessidade global, para então agir localmente, não apenas no ambiente de trabalho, mas também em suas vidas pessoais”, comenta Santana.

Ele destaca que a Portos do Paraná investiu R\$ 29,6 milhões em programas sociais, ambientais e obras em 2023. “Deste total, cerca de R\$ 21 milhões foram focados em programas ambientais e sociais realizados no litoral paranaense, representando um crescimento de mais de 90% em comparação aos investimentos realizados em 2018”, diz o diretor de meio ambiente da Portos do Paraná.

Entre os principais investimentos voltados para a área de mudanças climáticas, a Portos do Paraná apostou na recuperação ambiental das florestas no litoral do estado. De janeiro a novembro de 2023, a autoridade portuária recuperou 190 mil metros quadrados de área florestal, em Antonina. Para a ocupação dos 19 hectares, equivalentes a 19 campos de futebol, foram necessárias cerca de 35,5 mil mudas com 112 espécies nativas (como cedro, e guapuruvu), árvores frutíferas nativas (palmeira Jussara, pitanga, entre outras) e as não nativas, exóticas e enxertadas (como laranja, abacate e acerola).



As ações fazem parte do Programa de Recuperação de Áreas de Preservação Permanente Degradadas (PRAD), que será apresentado na Conferência sobre Mudanças Climáticas (COP28), realizada pela ONU. A recuperação florestal é desenvolvida em propriedades agrícolas parceiras e o objetivo é a recuperação de 40 hectares de áreas degradadas. O projeto busca preservar 300 hectares de florestas, por meio da inscrição de propriedades no Cadastro Ambiental Rural (CAR).

Santana acrescenta que a Portos do Paraná mantém uma estação meteorológica própria, que registra em tempo real as mudanças climáticas na região. “O aparelho busca trazer mais previsibilidade do tempo, visando mitigar qualquer imprevisto proveniente de eventos extremos”, ressalta Santana.

O Porto de Rio Grande (RS) participou do estudo Antaq sobre o impacto do clima dos portos. O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, relata que os portos interiores administrados pela autoridade portuária, principalmente Porto Alegre e Pelotas, foram os mais afetados pelos eventos dos dois últimos anos no sul do país, primeiro a estiagem severa e, mais recentemente, as fortes chuvas.

Klinger pondera que, graças aos investimentos em tecnologia, Rio Grande não foi o porto com o maior tempo de fechamento de barra em função das questões climáticas. “Ter tecnologia nos auxilia a conseguir tomar as melhores decisões. A relação direta com operadores, todos os terminais, praticagem e ter informações em tempo real na mão facilitam para minimizar o impacto e o custo todo dessa operação, além da segurança”, destaca Klinger.

O executivo chama a atenção para o fato de que a Portos RS investiu em torno de R\$ 20 milhões somente na área de tecnologia. A autoridade portuária contratou a startup israelense Docktech, responsável pelo monitoramento em tempo real do canal, além da implantação do sistema de tráfego de embarcações (VTS) e o trabalho de modernização dos gates com autonomia para poder ter acesso ao porto, com leitor de OCR, QR Code e balança integrada, a fim de melhorar os processos.

O fechamento do terminal de Navegantes (SC) por quase 20 dias após as enchentes em outubro de 2023 causou transtornos, assim como a seca no Rio Amazonas, que inviabilizou navios de linha em Manaus (AM) e gerou acúmulo de carga ao longo da costa. Esses dois episódios são citados com frequência como motivos de preocupação para o planejamento operacional. “Esses eventos deram uma colapsada no sistema, atrasaram navios e mostraram que não é somente Santos. O Brasil todo precisa de capacidade para qualquer intercorrência”, comenta uma fonte que prefere não ser identificada.

Além desses problemas, o incidente de janeiro de 2024 que causou a suspensão do berço 1 da BTP, também trouxe receio a embarcadores para o caso de o problema se prolongar. A avaliação dos analistas é que nenhum terminal de contêineres hoje em Santos e no Brasil é capaz de receber grandes volumes adicionais de carga por períodos mais estendidos. Eles acreditam que os terminais em Santos e da própria hinterlândia do porto não conseguem atender a um volume adicional que, eventualmente, seja desviado por conta dessa interrupção.

Outro ponto levantado é que Santos não poderia servir de backup para transbordos da MSC enquanto o berço 1 estiver inoperante. A BTP não informou quanto tempo o berço 1 deve ficar sem atracações. A estrutura foi atingida no dia 19 de janeiro, após o rompimento da amarração do navio MSC Adonis.

A leitura é que um berço a menos da BTP representa um impacto maior do que o fechamento de Navegantes e da estiagem no Amazonas, vivenciados recentemente. Além disso, outros terminais que teoricamente poderiam absorver esse adicional não estariam disponíveis — como a Portonave, que iniciou este ano obras de adequação do cais para receber navios de maior porte, até 400 metros.

A BTP opera acima dessa ‘margem de segurança’ de 65% e a utilização média de berço é de 75%, com picos de até 100% de utilização, segundo dados da Antaq. A DPW e a Santos Brasil contam com um pouco mais de capacidade porque acabaram de expandir, mas já estão próximos do limite

de segurança de 65%, considerado por alguns analistas. Os três terminais têm planos de investimentos e ampliações em curso.

Com mais de 70% de utilização, a BTP teoricamente não teria 'gordura' para receber navios fora da janela, o que aumentaria o risco de omissão em outros portos (blank sailings) enquanto esses navios aguardam disponibilidade de terminal nessas situações. "Está virando o 'novo normal' — navios todos fora de schedule (janela de agendamento) por conta de pandemia, problemas no Mar Vermelho e eventos climáticos no norte e no sul cancelaram vários portos", apontou uma das fontes.

Ela observa que também estão com alta utilização os terminais de Itapoá (SC), Paranaguá (TCP), MultiRio (RJ) e Portonave, sendo que o terminal de Navegantes deve diminuir a capacidade temporariamente em razão das obras. Outros portos como Rio Grande (RS), Sepetiba (RJ), Salvador (BA), Rio Brasil terminal (ICTSI Rio) têm um pouco mais de capacidade disponível. "Existem pessoas no mercado ainda acreditando que a capacidade na costa está ok e que não falta capacidade. Particularmente, não vejo dessa forma", comenta um especialista ouvido pela Portos e Navios.

O cenário de instabilidade no transporte marítimo mundial reforça a necessidade de que os terminais operem dentro dessa margem de segurança. "A infraestrutura e a logística do contêiner estão operando acima do limite e com tolerância zero a intercorrências. Havendo greve, cheia, seca ou um acidente num berço, tudo pode colapsar", analisa a fonte.

Dados estatísticos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) relativos a 2023 identificaram Tecons com taxas de ocupação de berços superiores a 65%, patamar limite recomendado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). O relatório cita a Santos Brasil com 65%, Itapoá com 71% e a BTP com 75% dos berços ocupados no ano passado.

"Vemos a taxa de ocupação de berços em grau considerável para contêineres. Significa que tem que haver algum planejamento para que se cresça. Se berço está assim, imagine o pátio", comentou o gerente de estatística e avaliação de desempenho (GEA), Fernando Serra, durante a apresentação do estatístico, em fevereiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/04/2024*

## AGENTES AVALIAM QUE JANELA ÚNICA VEM SENDO APERFEIÇOADA NO BRASIL POR MEIO DO PROGRAMA PORTO SEM PAPEL

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 15/04/2024 - 21:56*



A Janela Única Marítima (Maritime Single Window — MSW) se tornou obrigatória desde o dia 1º de janeiro de 2024. Os Estados-membros da Organização Marítima Internacional (IMO) que aderiram à Convenção e que ainda não se adequaram deverão fazê-lo com a maior brevidade possível. Para facilitar esse processo, a IMO produziu diretrizes para a implementação do conceito e fornece consultorias. A Marinha considera que não são esperados impactos significativos para o Brasil, uma vez que o conceito de MSW já é adotado no país desde 2011, por meio do programa Porto Sem Papel (PSP), coordenado pelo

Ministério de Portos e Aeroportos (MPr).

A janela única tem objetivo de promover a desburocratização dos procedimentos de estadia dos navios nos portos, aumentando a eficiência geral, diminuindo o tempo de permanência nos portos e otimizando processos. A autoridade marítima avalia que ela também contribui para a redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE), pois estadias mais rápidas significam menos navios fundeados aguardando atracação.



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

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

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

Um estudo divulgado em 2023 chegou a apontar que a maioria dos portos, em diferentes regiões do mundo, não estava preparada para adoção da JUM. A autoridade marítima informou à reportagem que o Brasil se enquadra entre os Estados-membros que já reportaram a implementação da janela única, na forma do PSP, no módulo dedicado a esse tema no Global Integrated Shipping Information System (GISIS), através do qual, juntamente com os reports e debates que ocorrem durante as sessões do Comitê de Facilitação, a IMO monitora o avanço da janela única.

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

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

A Marinha acrescenta que integra seu próprio sistema de despacho de embarcações ao PSP, a fim de superar questões técnicas ligadas a sistemas de informação, como também questões relacionadas à modelagem dos Documentos Únicos Virtuais (DUV) do programa. A autoridade marítima entende que o conceito está implementado e sedimentado no Brasil, após o processo de implementação do PSP, o qual é considerado um case de sucesso na IMO.

A Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPBOMI) participa de todas as discussões sobre o tema, que ocorrem durante as sessões do Comitê da Facilitação. Um dos objetivos é zelar pela aderência do sistema em uso no país às disposições emanadas pelo organismo internacional.

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



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

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa empresas que operam na navegação de longo curso na costa brasileira, considera que a janela única marítima traz uma contribuição relevante da IMO à facilitação do transporte marítimo global. Os transportadores marítimos consideram que as emendas adotadas pelo comitê da IMO marcam um passo significativo na aceleração da digitalização. “A implementação de uma JUM apresenta muitos desafios, incluindo a interoperabilidade dos sistemas dos diversos intervenientes, a padronização da troca de dados marítimos e a digitalização da documentação decorrente do transporte marítimo”, pondera o Centronave.

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

O Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP) considera que a janela única marítima traz um elemento adicional na discussão de digitalização, na medida em que embarcadores e terminais precisam prestar atenção nas embarcações utilizadas. Para o Comus, as normas, de certa forma, facilitam o engajamento de embarcadores nas práticas ESG e na digitalização, que é fundamental para fazer a articulação das janelas de agendamento na área de influência terrestre, envolvendo o porto e o retroporto e a área de influência aquaviária.

O coordenador do Comus, José Cândido de Almeida Senna, diz que a convenção da IMO chama atenção para o ‘pedigree’ da embarcação que está atracada nos terminais e leva embarcadores a prestarem mais atenção para acompanhar os níveis de emissões desses equipamentos.

Ele observa a necessidade de um trabalho forte pela digitalização, promovendo articulação de janelas de agendamento, a partir do ETA (estimativa de chegada do navio no terminal portuário) de longo curso em um dos terminais molhados, a fim de ganhar celeridade e o sistema poder trabalhar mais confortável a partir dessas ferramentas.

Senna acredita que essa articulação de janelas, num primeiro momento, não precisa de sofisticções como inteligência artificial ou blockchain, e sim disponibilizar ao usuário informações precisas sobre quantos dias antes ele precisa estar no retroporto antes do embarque e desembarque para cumprir a janela no terminal molhado.

Os assuntos relacionados à facilitação do tráfego marítimo e o para o acompanhamento da implementação do conceito de janela única são discutidos na Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos) e seus comitês técnicos. A Conaportos foi instituída pelo decreto 10.703/2021, com a finalidade de propor, coordenar e avaliar medidas de eficiência relacionadas às atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicas nos portos e instalações portuárias.

Camila, do Kincaid, acredita que o intercâmbio digital de dados entre diferentes países deve contribuir para incremento da segurança, bem como oferecer importantes subsídios para que os países decidam quais embarcações fiscalizar. “Hoje a gestão dos riscos dos navios é fundamentalmente provada por documentos, os quais serão inseridos no sistema de janela única e





poderão ser compartilhados, evitando a inserção da mesma informação repetidas vezes”, observa a advogada.

Ela vê a digitalização do transporte marítimo ainda como um desafio em muitos países e considera que o sistema de janela única deve contribuir com a inclusão digital de diversos portos. A advogada também entende que, indiretamente, a JUM contribui com a descarbonização da indústria marítima, uma vez que reduz consideravelmente o tempo de espera para autorização de entrada de uma embarcação. “O intercâmbio de informações torna mais difícil a circulação de navios que não estejam comprometidos com as obrigações relativas à preservação do meio ambiente”, acrescenta Camila.

Entidades setoriais como a BIMCO, a Associação Internacional de Portos (IAPH) e a Associação Internacional de Sistemas da Comunidade Portuária (IPCSA) vêm realizando eventos, estudos, dentre outras iniciativas para contribuir com a implementação. O projeto SWiFT, sigla de Single Window for Facilitation of Trade (Janela única para facilitação do comércio), parceria da IMO com Singapura, também visa ao desenvolvimento de um sistema que atenda aos requisitos da FAL. O Porto de Lobito, na Angola, é um dos primeiros a receber esse projeto. “Diante disso, há indícios concretos de redução do número de portos que não adotam a JUM, sendo que esses Estados podem e devem comunicar suas dificuldades à IMO para que sejam endereçadas”, analisa Camila.

Para ela, a implementação da JUM representa desafios internos e internacionais. Um paradigma a ser superado, segundo a advogada, está no alinhamento da recepção de dados das autoridades de um único país, as quais muitas vezes se utilizam de sistemas que não são comunicantes entre si. Há países nos quais determinadas funções são exercidas por municípios ou outras unidades políticas, e não pelo governo central, por exemplo.

Camila vê que, do ponto de vista internacional, os Estados estão diante de um desafio algorítmico e linguístico. A razão é que a necessidade de intercâmbio de informações entre os diferentes países e sistemas impõe que os sistemas sejam compatíveis entre si, considerando o algoritmo e a tecnologia da informação. Além disso, o próprio idioma usado pelos países pode impactar porque, embora o inglês seja a língua que prevalece, são recorrentes traduções inconsistentes que atrapalham o intercâmbio de dados.

A Convenção de Facilitação (FAL) do Tráfego Marítimo Internacional, adotada em 1965 e ratificada pelo Brasil em 1977, contém padrões e práticas recomendadas, assim como regras para simplificar formalidades, requisitos documentais e procedimentos na chegada, estadia e partida dos navios. A Convenção tem sido continuamente atualizada, adotando a digitalização e automação de procedimentos.

As emendas à Convenção FAL, adotadas pelo comitê de facilitação (FAL 46) em maio de 2022, atualizam as disposições da FAL sobre a troca obrigatória de dados eletrônicos nos portos para o desembarque de navios. As emendas ao anexo da Convenção tornam obrigatório, a partir de 2024, para as autoridades públicas estabelecerem, manterem e usarem sistemas de janela única para a troca eletrônica de informações necessárias na chegada, estadia e partida de navios. Além disso, as autoridades públicas terão de combinar ou coordenar a transmissão eletrônica dos dados, para garantir que as informações sejam submetidas ou fornecidas apenas uma vez e reutilizadas ao máximo possível.

O PSP é um sistema de informação que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e as documentações necessárias para agilizar a análise e a liberação no âmbito dos portos brasileiros. Implantado nos 34 portos públicos, o programa foi lançado com objetivo de eliminar mais de 140 documentos em papel convertidos para um único documento eletrônico.

Seguindo as recomendações da IMO, o PSP atua como uma ferramenta de janela única portuária. O responsável pela embarcação, o armador ou a agência de navegação disponibiliza as informações obrigatórias e necessárias para a entrada ou liberação das mercadorias em uma única base de



dados. A partir dela, é possível a análise dos dados por parte das autoridades portuárias e dos órgãos de fiscalização.

As informações são agregadas em um Documento Único Virtual (DUV) e transmitidas eletronicamente ao sistema, eliminando informações que anteriormente eram prestadas de forma redundante. Além disso, a comunicação de exigências por parte das autoridades e o atendimento são feitos via sistema, o que traz ainda mais agilidade a todo o processo.

O PSP permite emissão de termo de controle sanitário de viajante 100% digital. Agentes da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) agora podem checar de forma 100% digital as informações declaradas por viajantes relacionadas à saúde, acessando virtualmente o Termo de Controle Sanitário de Viajante (TCSV). Com a atualização da ferramenta Porto Sem Papel, será possível que a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) emita, assine e compartilhe com as partes interessadas ao TCSV em formato digital.

Uma outra funcionalidade implantada no PSP foi a integração com pagamento da guia de recolhimento do Fundo para Aparelhamento e Operacionalização das Atividades-Fim da Polícia Federal (Funapol), que tem a proposta de transmitir informações referentes aos pagamentos de taxas de forma ágil, além de proporcionar maior celeridade ao registro das informações de chegada das embarcações estrangeiras nos portos brasileiros.

Também está em desenvolvimento o projeto “Janela Única Aquaviária” que contempla a integração do Porto sem Papel ao Portal Único de Comércio Exterior, e a modernização do Porto sem Papel para o PSP 2.0 que tem por objetivo implementar diversas melhorias para os usuários do PSP. Com base em sua experiência na facilitação eletrônica do comércio marítimo, a Noruega forneceu apoio financeiro para implementar sistemas de janela única marítima em outros países.

O diretor do Departamento de gestão e modernização portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Fábio Lavor, diz que a pasta está satisfeita com os resultados do Porto sem Papel, mas que continua a trabalhar para aprimorar a eficiência do sistema. Ele destaca que, em mais de 10 anos, o programa, lançado pela secretaria contribuiu para a redução do tempo médio de operação, que era de 482 horas — equivalente a 20 dias — em 2012, para 11 dias (278h) em 2018, chegando a quatro dias no primeiro bimestre de 2024. A queda de 80% em 12 anos leva em conta os trâmites desde a autorização até a atracação e desatracação dos navios nos portos brasileiros.

Lavor informa que o PSP foi implementado em todos os portos públicos do país e está na reta final de implantação nos terminais privados. Ele avalia que a unificação e integração de sistemas, a partir de 2010, gerou um grande número de dados e fez com que cada órgão enxergasse e comparasse se estava com o ritmo adequado de tramitação em relação aos demais anuentes.

“Começamos a ter informações concretas e objetivas do andamento nos órgãos anuentes num ambiente único que permitiu melhor comunicação do setor privado com órgãos anuentes e reduziu a necessidade de despachantes, a bem da melhor eficiência”, avaliou Lavor, que foi o convidado da 35ª reunião virtual do Porto de Santos concentrador de contêineres, promovida pelo Comus/ACSP, em março.

Na ocasião, o diretor lembrou que o PSP nasceu como uma demanda da antiga SEP (Secretaria Especial de Portos) a fim de reduzir o tempo de estadia das embarcações, conforme orientações da IMO e com vistas a apoiar a atividade dos privados. Ele ressaltou que o processo sempre manteve discussões com o setor privado e que a finalidade é a eficiência da operação portuária. “Temos construído, desde então, uma melhoria contínua dos procedimentos, sempre em parceria com o setor privado”, afirmou Lavor.

Ele contou que a equipe da SNPTA participou recentemente de um seminário interno com representantes de órgãos anuentes, como Receita Federal e Vigilância Sanitária, em que foram discutidas iniciativas de melhoria do PSP ainda em 2024. Segundo Lavor, a secretaria tem



trabalhado na parte de sistemas e na parte de processos, com objetivo de harmonizar conceitos e ajustar fluxos entre diferentes órgãos de governo.

Lavor adiantou que, em abril, a SNPTA receberá da IMO uma comenda pelo trabalho do PSP. A premiação em Londres destacará o que já foi feito e a maturidade do programa implantado no Brasil, que equivale à implantação da Janela Única. O diretor acrescentou que existem outros passos a serem dados mais à frente, como a integração de outros modos de transporte. Ele citou que, em Portugal, a janela única logística abrange o transporte rodoviário e ferroviário.

A SNPTA também trabalha junto ao Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) para melhorar a confiabilidade das informações do PSP. Lavor também citou as discussões para integração aos sistemas da Polícia Federal visando o combate à criminalidade dentro dos portos organizados. Segundo o diretor da secretaria, existe uma ação integrada forte dentro da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) junto à PF para montar e atualizar planos de segurança portuários.

O coordenador do Comus reforça que, além de favorecer o cumprimento de janelas pelos armadores de longo curso e de cabotagem, existe uma outra expectativa positiva do PSP no sentido de o programa dar contribuição para retirada de cargas dos recintos primários da zona portuária, fazendo com que o sistema trabalhe de maneira mais aliviada, na medida em que ajuda no planejamento logístico de exportadores e importadores e na prontificação das cargas para embarque. Outro benefício, segundo Senna, é a redução de emissões de gases de efeito estufa na cadeia de suprimentos.

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, lembrou que, antes do PSP, havia uma sensação de que faltava ao Brasil um conceito de janela única. Segundo Resano, houve um esforço à época para que o programa não fosse um apêndice do sistema Mercante ou do Siscomex, que estão focados na carga. “O PSP está focado no navio. Esse é o conceito da convenção de facilitação da IMO: cuidar para que a chegada e a saída do navio sejam as mais rápidas possíveis”, comentou durante a reunião.

Lavor, da SNPTA, considera que a criação de um documento único virtual possibilitou a redução pela metade da quantidade de campos a serem preenchidos pelos agentes, minimizando as informações que, muitas vezes, ficavam desconhecidas. “O sistema continua a nos dar a possibilidade de avaliar melhor esses processos, de cada um dos anuentes, enxergar onde está havendo demora e permitindo melhorias nos fluxos de processos”, concluiu.

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

## **PRODUTOS E SERVIÇOS 740**

*Da Redação PRODUTOS E SERVIÇOS*

### **Novo escritório**

A Sapura completa 10 anos de operações e inaugura seu novo escritório no Rio de Janeiro. Com o novo espaço, a área útil das instalações na capital do estado praticamente dobrou. As estações de trabalho aumentaram em 30%, e as salas de reunião passaram de três para 15. Além disso, há agora um andar focado nas equipes de engenharia.

Do ponto de vista de inovação, o grande diferencial do novo escritório é o estúdio audiovisual, voltado à gravação de vídeos, streaming de programações em áudio e realização de transmissões ao vivo. O estúdio integra um sistema ainda maior de som e vídeo integrado em todo o escritório, vinculado também à TV interna, totalmente regulado a partir de um tablet.

“A boa comunicação é um constante desafio para empresas offshore, com empregados sempre separados entre navios e escritórios, entre turmas em folga e ativas no trabalho. A nova estrutura da Sapura faz sentido porque amplia nossas possibilidades para comunicação e integração das nossas equipes, além de ser uma ótima ferramenta para criar conteúdo aberto ao público e apresentar



melhor a empresa e o negócio à sociedade através de formatos com apelo bastante atual”, afirma Rogério Salbego, CEO da Sapura.

O novo escritório também conta agora com um Network Operation Center (ou Centro de Operação de Rede), conectado ao sistema de análise de dados (big data) da Sapura, capaz de manter conexão em tempo real com todos os mecanismos de comunicação dos navios, podendo exibir ao vivo o conteúdo de mais de 40 câmeras de cada embarcação.

“De uma maneira geral, o novo escritório possibilita diferentes opções de interação e convívio entre os nossos empregados. Um ambiente muito mais agradável, inclusivo e acolhedor que reforça o nosso jeito de ser e de cuidar, uma máxima que tanto nos orgulhamos e que faz parte do nosso DNA”, afirmou Glaucia Maciel, Diretora de Recursos Humanos da Sapura.

A Sapura possui uma frota própria de seis navios PLSVs, projetados e construídos inicialmente para suporte, instalação e lançamento de dutos flexíveis, com capacidade para atuar em projetos de engenharia submarina com alta complexidade. A empresa hoje ocupa 36% do mercado nacional de projetos de instalação e manutenção de dutos submarinos e, desde o início de suas operações, em 2014, mantém um alto nível de entrega operacional, com uma média de 97,6% de uptime.

### **Inspeção de cargas**

A Movecta, empresa de logística integrada, amplia sua capacidade de inspeção de cargas resfriadas em Itajaí (SC). Com a ampliação, a nova área poderá receber até 800 toneladas de carga refrigerada diária para fiscalização dos agentes do Mapa (Ministério da Agricultura e Pecuária).

A unidade de Itajaí também conta com um laboratório de análise com infraestrutura, ferramentas e espaços de armazenamento certificados e qualificados para auxiliar na inspeção desse tipo de carga. A companhia passa de uma para quatro antecâmaras refrigeradas, além de ampliar a capacidade diária de vistorias de cargas refrigeradas, podendo chegar até 32 contêineres diários.

“Esse investimento está alinhado à estratégia da Movecta de gerar valor na cadeia logística, proporcionando ganhos de eficiência e de escala aos clientes da cadeia fria nos processos de vistoria em área alfandegada. Com a ampliação, a Movecta se torna a empresa com maior capacidade de vistoria simultânea da região.” destaca Lucas Balioli, Head de Operações da Movecta em Itajaí.

Para crescer de forma estruturada, a Movecta planeja investir até 2026 mais de R\$ 100 milhões. “Esta é mais uma iniciativa que reafirma nosso compromisso estabelecido no lançamento da nova marca Movecta: investir intensamente em infraestrutura para aprimorar continuamente o nível de serviço oferecido aos nossos clientes”, aponta Rodrigo Casado, CEO da Movecta.

### **Logística integrada**

A empresa portuária Marimex anunciou um investimento de aproximadamente R\$ 350 milhões nos próximos três anos para a construção de um novo terminal no Porto de Santos. O empreendimento contará com uma área de inovação focada em soluções logísticas criadas a partir de plataforma de inteligência artificial. A expectativa do grupo é que, com o uso da IA, será possível preparar um planejamento mais eficaz e preciso, com melhores prazos e custos.

Entre as novidades da empresa, está a adoção da estratégia de Venture corp, para abrigar novos modelos de negócios e parcerias, com expectativas para revolucionar a maneira como o setor de infraestrutura lida com a logística, incluindo a elaboração de métodos inéditos para aprimorar a eficiência.

### **Allog**

A Allog concluiu em 2023 a aquisição da FTrade, freight forwarder e líder na exportação de frutas, além da Fortal Log Transportes, empresa focada no transporte rodoviário, que foi aberta estrategicamente para atender à demanda dos clientes da FTrade.



O diretor de operações da Allog, Rodrigo Hauck, diz que foi um movimento estratégico com a aquisição parcial de duas empresas do Nordeste que fazem parte do mesmo grupo.

“A empresa tem um portfólio de produtos muito maior para atender ao mercado. Para os próximos dois anos, vamos levar a bandeira da Allog para o Nordeste para atender as cargas dry, que é nosso know how, e trazer a bandeira da FTrade e da Fortal Log para o mercado do Sul e Sudeste, onde já somos fortes”, projeta.

A proposta, segundo Hauck, é oferecer aos produtores de frutas um pacote completo com transporte rodoviário, desembaraço aduaneiro e transporte marítimo e entrega ao importador. A FTrade conta com uma área de despacho aduaneiro que realizou mais de 25 mil despachos em 2023.

### **Robô autônomo**

A Kärcher, empresa que atua em soluções de limpeza, lança a Kira B50, um robô autônomo projetado para otimizar a limpeza de áreas de médio e grande porte. Equipada com tecnologia de ponta e certificações de segurança, a lavadora e secadora de piso revoluciona a prática da limpeza em ambientes que possuam ou não trânsito de pessoas.

Produzida para atender diversos ambientes, a Kira - Kärcher Intelligent Robotic Applications - opera de forma autônoma, cobrindo uma área de até 2 mil metros quadrados por hora.

Sua operação é intuitiva. Por meio de uma tela sensível ao toque, o usuário pode definir rotas, ajustar configurações e acompanhar o progresso da limpeza em tempo real, garantindo total controle sobre o processo. O equipamento é capaz de reproduzir rotas de limpeza predefinidas, seguindo datas e horários de funcionamento agendados pelo operador.

### **Parceria**

A Vibra e a D Energy Brasil finalizaram uma parceria estratégica para o fornecimento de produtos químicos e serviços de perfuração e completação de poços offshore, a partir da planta de fluidos e graneis sólidos, recentemente instalada no terminal portuário Green Port (Grupo Mac Laren), na Ponta D'areia, Niterói (RJ). A parceria marca o retorno da Vibra para o segmento de produtos químicos para perfuração, que vai contar com a expertise da D Energy na operação da sua planta de fluidos portuária, permitindo a expansão do atual portfólio da companhia assim como o aumento de produtos e serviços oferecidos para dar suporte às atividades de óleo e gás no Brasil.

A planta está localizada em “área molhada” de 1,8 mil metros quadrados com acesso direto a três berços de atracação dentro do terminal portuário. As operações tiveram início em 15 de março. A instalação tem capacidade para produção e bombeio de 30 mil barris de fluidos e duas mil toneladas de graneis sólidos por mês aos clientes no Brasil, para as Bacias de Campos, Santos e Espírito Santo.

A parceria tem prazo inicial de cinco anos, de 2024 a 2028, e engloba a condução de operações conjuntas a partir da planta multifuncional de fluidos e graneis sólidos D Energy SeaPort.

### **NSTECH**

A nstech identifica uma maior procura de clientes do agronegócio por soluções logísticas. A avaliação da plataforma open logistics é que o setor vive uma conjuntura de queda do preço dos grãos, que tornou mais difícil a operação das empresas por causa das margens. “Está todo mudo olhando um pouco mais para essa logística e procurando soluções para torná-la mais eficiente”, disse o diretor de agro da nstech, Thiago Cardoso, durante a feira Intermodal, em março.

Ele contou que a empresa, constituída em 2020, surgiu da dor de quem operou como operador logístico por muito tempo. A estratégia foi aliar o conhecimento tecnológico da equipe com parceiros para rodar a logística completa, desde gerenciadores de risco a empresas de TMS (Transportation Management System), YMS (Yard Management System), WMS (Warehouse Management System), roteirizadores de entrega e empresa de gestão de entrega.



As apostas são em aplicações para melhorar a produtividade logística, a segurança e a sustentabilidade dos processos. A solução YMS, segundo Cardoso, ajuda o porto a não enfrentar filas, reduzindo gastos com o tempo de estadia para caminhoneiro, com automatização do gate e da balança do porto. Para segurança, um dos objetivos é ajudar a prevenir roubo de carga e acidentes de caminhão nas rodovias brasileiras.

O head comercial de TMS transportador da nstech, Gabriel Mariano, acrescenta que a principal preocupação dos clientes é com o agendamento, por conta do risco de ter que pagar taxas de demurrage e detention. A empresa oferece aplicações para o controle de acesso dentro do terminal, garantindo a entrada dos veículos no tempo certo.

“Começamos a fazer automação de terminais de clientes com os quais já tínhamos por conta da armazenagem no porto. Fomos evoluindo e, hoje, temos uma solução completa a nível de gestão portuária, que inicia no agendamento, com objetivo de reduzir filas e melhorar a programação”,

### **Ulstein SX232**

O construtor naval e projetista de navios norueguês Ulstein desenvolveu um novo navio, o “Ulstein SX232”, projetado para atender o mercado eólico offshore para instalações flutuantes e fixas, bem como a indústria offshore de petróleo e gás. Projetado para operações de trabalho no mercado de energia offshore, o “Ulstein SX232” apresenta um casco otimizado baseado no design Ulstein Twin X-Stern. A embarcação está equipada com um sistema inteligente de energia e propulsão desenvolvido para minimizar o consumo durante as operações de DP e um sistema integrado de recuperação de energia que utiliza todo o calor residual nos sistemas de máquinas, incluindo água de resfriamento e exaustão.

De acordo com a Ulstein, isso permitirá que o equipamento reduza as emissões e os custos operacionais, ao mesmo tempo que melhora o desempenho, a segurança e o conforto. A seção dianteira da embarcação acomoda 130 pessoas e inclui dois hangares para veículos operados remotamente (ROV). Um moonpool está posicionado na parte traseira do bloco de acomodações, complementado por um amplo deck plano com mais de 2.000 m<sup>2</sup>. Este design de convés plano aumenta a adaptabilidade da embarcação, permitindo múltiplas configurações operacionais para atender diversas tarefas marítimas.

A plataforma básica foi configurada com um guindaste offshore de 250 toneladas. No entanto, a plataforma também pode suportar um guindaste maior de 400 toneladas, observou a Ulstein. Com a capacidade atualizada do guindaste, a embarcação poderá suportar a instalação de âncoras de sucção, comuns para energia flutuante offshore.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/04/2024*

### **EDITORIAL 740**

*Da Redação EDITORIAL*

A indústria naval da região Norte se reúne, pelo segundo ano consecutivo, em Manaus (AM), para debater o potencial e fomentar novos negócios. A Navegistic Navalshore Amazônia consolida dois eventos de peso e comprova o olhar atento do setor para o desenvolvimento da região, que vem a passos largos nos últimos anos. Um dos motivos é o crescimento do corredor do Arco Norte, cujas movimentações de grãos já superaram os volumes exportados por Santos.

Essa expansão manteve ativas, em especial, as encomendas aos estaleiros do Amazonas e do Pará, que continuam a construir inclusive para clientes de outras regiões do país. A navegação interior é uma das maiores demandas dos fornecedores de motores, que fizeram um balanço positivo do ano passado, com o destravamento de projetos, e já percebem um bom horizonte para novas encomendas.

Empresas de navegação, no entanto, reforçam a preocupação com o risco de nova estiagem em 2024. Entidades setoriais fizeram alertas ao governo federal para que haja celeridade na tomada de

decisão para garantir a navegabilidade que foi muito prejudicada no 4º trimestre de 2023. Há uma promessa de que, ainda no primeiro semestre, seja lançado o 'BR dos Rios', programa para incentivo do modal hidroviário.

Com cenário de seca na Bacia do Amazonas e de enchentes na região Sul, o último ano trouxe muitos desafios para o setor aquaviário e mostrou que essa agenda é urgente por conta das mudanças climáticas. Após alguns meses, esses eventos ainda trazem impactos nas operações portuárias. Os problemas foram agravados pelos diferentes gargalos enfrentados pelo transporte marítimo internacional, como as restrições de passagem no Mar Vermelho que causaram o desvio de rotas.

Esta edição traz ainda uma reportagem sobre a obrigatoriedade da adoção da janela única marítima (Maritime Single Window), estabelecida pela Organização Marítima Internacional (IMO), a partir de janeiro de 2024. A matéria aborda a versão brasileira da ferramenta, Porto sem Papel, que entregou bons resultados, mas ainda tem espaço para aperfeiçoamento.

### **Boa leitura.**

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, 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*

## PREVISÃO DE MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

*Por Dennis Caceta ESTUDO E PESQUISA 16/04/2024 - 10:22*



As movimentações portuárias mensais são séries numéricas que apresentam sazonalidade anual e tendência dentre os meses, logo, podem ser suavizadas para que se obtenham previsões de curto alcance.

As técnicas para suavização de dados são aplicadas nas séries temporais com o objetivo de remover aleatoriedades, considerando a existência (ou não) de tendências e/ou sazonalidade.



Neste âmbito e no caso da movimentação histórica (em toneladas) do Porto de Santos, baseada no período entre os anos de 2018 e 2023, pôde ser aplicado um destes modelos e técnicas.

Ao final, observa-se uma grande aderência dos resultados estimados em relação àqueles já divulgados pela autoridade portuária (APS).

***Dennis Caceta*** *Dennis Caceta é Gerente de Projetos para Melhoria Contínua na GBM TECH & CONTROL. Engenheiro, atua há 25 anos em logística, sobretudo nos maiores portos brasileiros, realizando simulações e estudos que suportam as decisões de investimentos, em infra e em superestrutura*

**Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui**

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/Previsao-de-movimentacao-do-Porto-de-Santos.pdf>

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/04/2024*





# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 028/2024  
Página 81 de 81  
Data: 16/04/2024  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS  
Data: 16/04/2024