


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 029/2024
Data: 17/04/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PAINEL SOBRE O PORTO DEBATE, EM SANTOS, CONTROLE EFICAZ E DESPACHO SOBRE ÁGUAS	4
CANAL DO PANAMÁ, PIONEIRISMO HÁ MAIS DE 100 ANOS	5
SUMMIT DIREITO MARÍTIMO LOTA AUDITÓRIO DO GRUPO TRIBUNA, EM SANTOS	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
ANTAQ DETALHA PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO NO ÂMBITO DA AGÊNCIA NA CÂMARA DOS DEPUTADOS	8
AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA TRATAR DO ARRENDAMENTO DA ÁREA RDJ07 SERÁ NO DIA 24 DE ABRIL	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
PORTOS PARANAENSES REGISTRAM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM MARÇO.....	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
ELAS NO COMANDO: SENATRAN PROMOVE 1º SEMINÁRIO SOBRE SEGURANÇA E INCLUSÃO NO TRÁFEGO BRASILEIRO	11
AVISO DE PAUTA - MINISTRO RENAN FILHO INAUGURA PARADA DE DESCANSO PARA CAMINHONEIROS E VIADUTO EM SANTA CATARINA NESTA QUINTA-FEIRA (18)	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – DESCARBONIZAÇÃO, UMA PAUTA ESSENCIAL.....	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Crise catarinense 1</i>	14
<i>Crise catarinense 2</i>	14
<i>Crise catarinense 3</i>	14
<i>Crise catarinense 4</i>	14
<i>Crise catarinense 5</i>	14
NACIONAL - COMISSÃO DA CÂMARA DEBATE DESCARBONIZAÇÃO DO COMBUSTÍVEL MARÍTIMO	14
REGIÃO NORDESTE - MINISTRO LIBERA R\$ 15 MILHÕES PARA OBRAS EM RODOVIAS DO MA ATINGIDAS PELAS CHUVAS. 16	
REGIÃO SUDESTE - GRUPO CBI VENCE LEILÃO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA DO LOTE LITORAL PAULISTA.....	17
OBRAS DO RODOANEL NORTE COMEÇAM NA SEMANA QUE VEM, DIZ TARCÍSIO.....	18
PORTO DE SANTOS - GUARUJÁ ASSINA TERMO PARA CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTOS PARA CAMINHÕES.....	19
REGIÃO SUDESTE - SANTOS EXPORT DEBATE E PROJETA O FUTURO DO PORTO DE SANTOS.....	20
REGIÃO SUDESTE - VPORTS REGISTRA AUMENTO DE 27% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º TRIMESTRE.....	22
JORNAL O GLOBO – RJ	23
MELHORA DA TRAJETÓRIA DA DÍVIDA DEVE FAVORECER NOTAS DE CRÉDITO DO BRASIL, DIZ HADDAD	23
MERCADO LIVRE ANUNCIA CRIAÇÃO DE 18 MIL VAGAS DE EMPREGO NA AMÉRICA LATINA, 6.500 NO BRASIL.....	24
ELETOBRAS QUER CORTAR SALÁRIO DE FUNCIONÁRIOS E TER FLEXIBILIDADE PARA DEMITIR	25
GOVERNO QUER REPETIR NO ORÇAMENTO DE 2025 LIMITE DE BLOQUEIO CONTESTADO POR ÁREA TÉCNICA DO TCU	26
CAMPOS NETO DIZ QUE 'MAIOR INCERTEZA SOBRE ÂNCORA FISCAL' AFETA POLÍTICA DE JUROS	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	28
NÃO DÁ PARA HADDAD LAVAR AS MÃOS NA QUESTÃO DO CORTE DE GASTOS, DIZ MANOEL PIRES	28
PIORA DOS MERCADOS PREOCUPA FAZENDA, QUE TEME EFEITO NO JURO E ‘BOMBAS’ NO CONGRESSO; LEIA BASTIDOR	31
GOVERNO INCLUI DESPESA EXTRA PERMITIDA PELO ARCABOUÇO EM 2025, MAS COM TRAVA PARA USO DO DINHEIRO	33
VALOR ECONÔMICO (SP)	34
PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO DA VALE SOBE 6% NO 1º TRIMESTRE.....	34
SECA NA AMAZÔNIA EVIDENCIA A IMPORTÂNCIA DE INVESTIR EM INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA	37
TCU APROVA ESTUDOS PARA CONCESSÃO DAS BR-381 E BR-040 E GOVERNO PREVÊ EDITAIS PARA MAIO	39
CÂMARA MUNICIPAL DE SP DÁ AVAL À PRIVATIZAÇÃO DA SABESP EM PRIMEIRA VOTAÇÃO.....	40
PORTAL PORTOS E NAVIOS	41
SLB FECHA CONTRATOS PARA DEZENAS DE POÇOS DA PETROBRAS	41
CAMPO DE BÚZIOS BATE A MARCA DE 1 BILHÃO DE BARRIS DE ÓLEO PRODUZIDOS DESDE QUE COMEÇOU A OPERAR	42
ANTAQ DETALHA PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO NO ÂMBITO DA AGÊNCIA NA CÂMARA DOS DEPUTADOS	43
ARRENDAMENTO DO MCP01 TERA AUDIÊNCIA PÚBLICA EM MAIO	43
GOVERNO FEDERAL REALIZA ESTUDOS PARA MINIMIZAR IMPACTOS DA ESTIAGEM NA REGIÃO AMAZÔNICA	44
EM MARÇO, PORTOS DO PARANÁ REGISTRA OITAVO MÊS DE RECORDES	44
RODRIGO BACELAR E BERNARDO COSTA	45
PARCELA DE PETRÓLEO DA UNIÃO É DE 50 MIL BARRIS POR DIA EM FEVEREIRO	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 029/2024
Página 3 de 53
Data: 17/04/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL SOBRE ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DO RIO SERÁ DIA 24 DE ABRIL	46
BYD DESEMBARCA QUASE 2 MIL VEÍCULOS ELÉTRICOS NO PORTO DE SUAPE	47
TVV ATINGE 25% DE PARTICIPAÇÃO NO VOLUME DE CARROS ELÉTRICOS MOVIMENTADOS PELA COSCO	47
NAVEGISTIC NAVALSHORE AMAZÔNIA CONSOLIDA-SE COMO PRINCIPAL PLATAFORMA DE NEGÓCIOS DA CADEIA HIDROVIÁRIA NO PAÍS.....	48
ENTREVISTA - IRANI BERTOLINI.....	50
EDITAL PARA DRAGAGEM NO RIO MADEIRA DEVE SAIR AINDA EM ABRIL	51
TECNOLOGIA RFID APRESENTA-SE COMO SOLUÇÃO PRÁTICA PARA CONTROLE DE SEGURANÇA EM EMBARCAÇÕES	52
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PAINEL SOBRE O PORTO DEBATE, EM SANTOS, CONTROLE EFICAZ E DESPACHO SOBRE ÁGUAS

Este e outros assuntos ligados ao setor portuário foram abordados no Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Por: Bárbara Farias



Alfandegamento, responsabilidades e avanços foram abordados no Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro
Foto: Alexander Ferraz/AT

Para agilizar o desembaraço de cargas com mais agilidade, sistemas digitais como a Declaração Única de Importação (Duimp) e o BL Eletrônico se tornam cada vez mais indispensáveis. A relação entre controle eficaz e agilidade no fluxo de comércio exterior foi a tônica do painel “Mercado em conformidade: alfandegamento, responsabilidades e avanços”, do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, realizado nesta terça-feira (16), no auditório do Grupo Tribuna.

O delegado da Alfândega da Receita Federal no Porto de Santos, Richard Neubarth, disse que a Duimp, que está em fase de implementação, promoverá mais flexibilidade nas operações de importação, como o despacho sobre águas. “A flexibilidade traz agilidade ao comércio exterior e segurança”.

Outro avanço apontado pelo delegado foi o Programa Operador Econômico Autorizado (OEA), de certificação de operadores. “O Programa OEA certifica operadores econômicos autorizados que têm um nível de segurança bastante elevado. A Receita vai poder tratar esses intervenientes de uma maneira diferenciada e eles vão ter mais agilidade”, afirmou.

O advogado Thiago Miller explicou que o desembaraço sobre águas por meio da Duimp traz uma mudança significativa para o mercado. “Já havia a OEA, mas a Duimp traz esse desembaraço de forma mais ampla e haverá uma reacomodação desse serviço”.

O superintendente aduaneiro da 8ª Região Fiscal, Fabiano Coelho, salientou que, com os avanços tecnológicos, a Receita Federal busca segurança e confiabilidade. “Estamos atualizando os critérios para que respondam à melhor tecnologia disponível e aos procedimentos mais modernos que o mercado já pratica”.

Já o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos, Carlos Melo, avaliou a Duimp como “um sistema mais moderno e eficaz que dará celeridade no desembaraço sobre águas, fazendo o lançamento das informações, isso atrelado a um catálogo de produtos, para, quando a mercadoria chegar, a Receita fazer a triagem e a análise documental e, assim, poder liberar com muito mais agilidade no processo”.

O chefe titular da Seção de Controle de Intervenientes, Carga e Trânsito Aduaneiro (Sacit) da Alfândega de Santos, Haroldo José Parri, disse que “há uma série de inovações que queremos implementar, voltada a controle e facilitação, equilibrando esse binômio”.

Haroldo ressaltou que “a resposta tecnológica permite o gerenciamento de risco para que a gente possa dar fluidez ao comércio lícito e apenas fiscalizar aqueles que estão nos nossos parâmetros de risco”.



“O último relatório anual de fiscalização da Receita traz justamente o aprimoramento do perfil de atuação do Fisco com o fortalecimento da conformidade fiscal e do novo viés orientador da Receita Federal”, citou Haroldo.

Responsável por 10 terminais alfandegados da Santos Brasil espalhados pelo País, a gerente jurídica e Regulatório da Santos Brasil, Thais Alberghini, afirmou que é fundamental investir em tecnologia e na qualificação de pessoal. “No Tecon Santos, que é o maior ativo da companhia, a gente tem capacidade de armazenar 2,3 milhões de TEU (unidade padrão equivalente a um contêiner de 20 pés), fora isso a gente recepciona 1,4 mil contêineres diariamente e mais 2 mil contêineres no fluxo da importação. Se não investir em tecnologia, você não dá conta. Além disso, é fundamental ter mão de obra qualificada”.

O auditor-fiscal da Receita Federal e conselheiro do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), Rodrigo Duarte Firmino, comentou sobre a reestruturação do órgão, destacando o aumento de mulheres no quadro e a busca por celeridade na solução de conflitos. “A preferência pelo público feminino também foi acompanhada de outras mudanças como aumentar o número de turmas e reduzir o número de conselheiros por turma e, na prática, o aumento de julgamentos, aliado ao que ainda está em vias de ser implementado que é um Acordão Modelo”.

O advogado especialista em Direito Marítimo e assessor jurídico da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Francisco Moraes, observou que, por mais que a Alfândega se esforce a se atualizar, é necessário que os outros playeres possibilitem esse desenvolvimento”.

Contudo, apontou que a falta de regulação para o agenciamento marítimo “possibilita interpretações diversas. Às vezes, eu vejo que algumas autoridades confundem representação com responsabilização. Cria-se um certo embaraço interpretativo. Quando há multas, quem é multado é o agente marítimo”.

Mulheres no setor

Única mulher compondo o segundo painel do Mercado em Conformidade: Alfandegamento, Responsabilidades e Avanços, do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro 2024, realizado ontem à tarde, no auditório do Grupo Tribuna, a gerente jurídica e Regulatório da Santos Brasil, Thais Alberghini, destacou uma política pública que impulsiona a representatividade feminina no comércio exterior no País.

“Eu quero parabenizar o Ministério da Fazenda pela Portaria Normativa 1360/2023, que impõe que 40% do quadro do Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais) seja composto por mulheres. Sim, estamos vencendo no grito”, disse Thais ao auditor-fiscal da Receita Federal e conselheiro do Carf, Rodrigo Duarte Firmino, que também era um dos convidados do painel.

Em resposta à Thais, Rodrigo Firmino explicou que os avanços no Carf englobam o aumento da presença feminina. “Eu acredito muito no poder das mulheres para a solução de conflitos”.

Ainda sobre o tema, outro debatedor, o advogado especialista em Direito Marítimo e assessor jurídico da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Francisco Moraes, parabenizou as mulheres pela cota dos 40% no Carf. “É merecimento. É mais do que justo”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/04/2024

CANAL DO PANAMÁ, PIONEIRISMO HÁ MAIS DE 100 ANOS

Obra, de 1914, é considerada até hoje uma das maiores da história

Por: Alexandre Lopes



Enquanto governos municipais, estadual e federal discutem há 100 anos a construção de uma ligação seca entre Santos e Guarujá, o Panamá, que hoje possui o maior complexo portuário da América Latina, comemora em 2024 os 110 anos de seu famoso canal, inaugurado em 1914.

O Canal do Panamá foi construído a partir de um sistema de eclusas, que permite a elevação e o rebaixamento das embarcações em locais que apresentam desníveis entre os oceanos Foto: Pixabay

Sim, caro leitor. Há 110 anos, quando não existia nem sombra dos recursos tecnológicos e de engenharia que dominam o planeta hoje, o Panamá, atualmente a 81ª maior economia do mundo, inaugurava com a ajuda dos Estados Unidos uma obra faraônica considerada, até hoje, uma das maiores da história da humanidade.

Enquanto a ligação seca da Baixada Santista ainda não se transforma em realidade, o Panamá conta com uma via artificial marítima com 82 km de comprimento. Ela foi construída no meio de uma floresta selvagem, com o auxílio de mais de 75 mil trabalhadores durante mais de 10 anos de trabalhos. Com isso, as rotas marítimas globais foram extremamente encurtadas e se tornaram mais seguras. Atualmente, cerca de 6% do comércio mundial passa por essa rota.

Tecnologia

A Tribuna visitou o Canal do Panamá na última semana. Ele foi construído a partir de um sistema de eclusas, que permite a elevação e o rebaixamento das embarcações em locais que apresentam desníveis entre os oceanos. De forma mais simples, é um elevador, feito de água, que eleva e rebaixa os navios.

Há 110 anos, o Canal do Panamá é responsável por melhorar o comércio mundial, o transporte e a conectividade. Desde sua abertura, a via aquática transformou o comércio mundial, reduzindo tempos, distâncias e custos entre os centros de produção e de consumo. O canal serve de conexão a 180 rotas, de 170 países, por meio de 1.920 portos.

Capacidade hídrica

A operação do Canal do Panamá, porém, depende da sua capacidade hídrica. Apesar da sua grandiosidade, a ligação enfrenta, nos últimos meses, um período extremamente difícil por conta da seca que atinge a região, fazendo com que centenas de navios esperem dias para atravessá-lo.

Com o canal operando em ritmo mais lento, há um aumento nos preços e atrasos em toda a cadeia de abastecimento global. No começo do ano, por exemplo, a Maersk emitiu um comunicado aos clientes afirmando que cargueiros oriundos da Austrália e da Nova Zelândia não utilizariam mais o caminho. Nesse caso, a carga seria transportada por meio terrestre.

O grande problema é que, ao entrar na estreita hidrovia, os navios sobem mais de 26 metros acima do nível do mar até o Lago Gatun. Do lado contrário, os navios descem. Se o Lago Gatun está seco, o sistema de bloqueio das eclusas não funciona.



Cada navio utiliza cerca de 200 milhões de litros de água doce na travessia e a maior parte dela acaba sendo despejada no mar. E é do mesmo Lago Gatun que vem a água da população panamenha que enfrenta dificuldades.

O Canal do Panamá é um dos maiores orgulhos da população panamenha e acabou se tornando uma atração extremamente procurada pelos turistas Foto: Alexandre Lopes

Orgulho e atração turística

Apesar das dificuldades com a questão da seca, o Canal do Panamá é um dos maiores orgulhos da população panamenha e, claro, acabou se tornando uma atração extremamente procurada e disputada pelos turistas que fazem conexão na Cidade do Panamá ou passam alguns dias no local.

Pensando nisso, as autoridades locais criaram em Miraflores, cerca de 15 minutos da Cidade do Panamá, um centro de visitação com uma estrutura completa com atrações para pessoas de todas as idades. Turistas que querem entrar no local precisam pagar US\$ 20.

Exposição e filme

Além de uma fascinante exposição sobre a construção do canal, os visitantes podem conferir um filme de 45 minutos, narrado por ninguém menos que Morgan Freeman, que conta em detalhes toda a história da construção do canal em 3D. O filme é imperdível e faz com que todos se sintam parte da construção.

O local também conta com vários espaços instagramáveis e possui uma lanchonete que oferece vários tipos de comida e bebidas que ajudam a forrar a barriga para aguardar o verdadeiro clímax da atração. Algo que, além de paciência, exige um pouco de velocidade e sorte para pegar um bom lugar.

Seguindo um curto caminho após o cinema, é possível encontrar uma ponte de observação ao lado de algumas das eclusas do Canal do Panamá. Ali, é possível ver, com um guia explicando, a passagem dos navios que ocorre, sempre, de maneira agendada. É um evento absolutamente inesquecível

O espetáculo, por navio, dura cerca de 30 minutos. Nesse momento, as pessoas se aglomeram nas grades do ponto de observação e conseguem ver cada etapa da travessia. O momento que a água começa a ser drenada e o navio começa a descer, como em um elevador, é absolutamente incrível e torna a visita ao Canal do Panamá algo obrigatório a quem passa pela cidade. Uma solução marítima pensada há mais de um século e que funciona até hoje, inspirando gerações.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/04/2024

SUMMIT DIREITO MARÍTIMO LOTA AUDITÓRIO DO GRUPO TRIBUNA, EM SANTOS

Evento com lugares esgotados é prestigiado por autoridades e juristas

Por: ATribuna.com.br



Evento aconteceu no auditório do Grupo Tribuna, em Santos Foto: Alexander Ferraz/ AT

Com o auditório do Grupo Tribuna lotado, o Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro acontece na tarde desta terça-feira (16) debatendo leis e buscando soluções técnicas para situações que levam insegurança jurídica ao Porto de Santos.

O primeiro painel abordou convenções internacionais. A advogada Eliane Octaviano, da Maritime Law Academy, destacou que as convenções são importantes no contexto do Direito custo x Direito prevenção. “Temos que entender os impactos das normas na competitividade, na lucratividade da atividade empresarial, com olhar de gestão de risco”.

Sobre a regulamentação de contratos de transporte de mercadorias, ela diz que muitas tentativas de harmonização já foram tentadas no âmbito internacional. “A primeira delas, a Convenção de Haia, de 1924, alterou algumas questões, mas o Brasil não aderiu e não deve aderir. É considerada uma convenção que privilegia o interesse dos transportadores e nós, enquanto país transportado, não temos interesse, há a consciência de que a segurança jurídica é importante”.

Desse primeiro painel, participaram ainda Flavia Takafashi (diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq), Rafael Ferreira (advogado), Fábio Fontes (presidente da Praticagem de Santos), Jaqueline Wendpap (diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil), Anderson Pomini (presidente da Autoridade Portuária de Santos - APS), Daniella Revoredo (advogada - Revoredo Advocacia) e Wagner Moreira (superintendente técnico do Centro Nacional de Navegação Transatlântica - Centronave).

O segundo painel tem como tema o Mercado em Conformidade - Alfandegamento, Responsabilidades e Avanços. A discussão reforça o olhar necessário para a Alfândega de Santos, maior e mais importante unidade aduaneira do país, com jurisdição em 24 municípios e responsável pelo controle de 30% do fluxo do comércio exterior brasileiro.

A cobertura completa do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro você acompanha na edição de A Tribuna desta quarta-feira(17)

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/04/2024

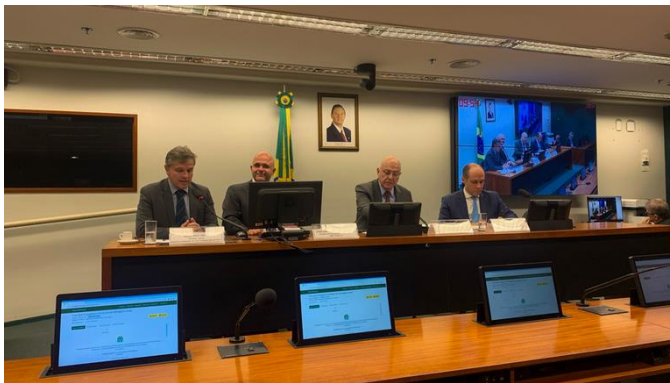


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DETALHA PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO NO ÂMBITO DA AGÊNCIA NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em audiência pública sobre descarbonização no setor de navegação, a ANTAQ reforça seu compromisso com a sustentabilidade



Audiência contou com a presença de representantes da ANTAQ, MPor, do Grupo Maersk e do ICCT

Brasília, 16/04/2024 - O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery, detalhou os projetos da Agência focados na descarbonização do setor aquaviário em audiência pública promovida pela Comissão Especial da Transição Energética e Produção do Hidrogênio Verde no Brasil, nesta terça-feira

(16/04).

Entre as ações da agenda ambiental apresentadas estão a entrega, no ano passado, do estudo dos Impactos das Mudanças Climáticas nos Portos Brasileiros e o diagnóstico de como os portos brasileiros estão se preparando para a Transição Energética, um estudo que está sendo feito em parceria com a agência de fomento alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit).

Além do Inventário de Emissão de Carbono do Setor Aquaviário, cuja primeira fase está planejada já para 2024. “A ANTAQ sempre teve a sustentabilidade como prioridade”, destacou Nery.

Em relação ao inventário, o diretor-geral explicou que “a proposta é que cada terminal e cada porto público realize seu inventário de carbono e envie para a agência consolidar as informações, para que saibamos quanto o setor aquaviário emite de carbono. As metas de emissão do Acordo de Paris estão postas. O inventário será uma ferramenta para medir se estamos atingindo essas metas”.

Ele ressaltou ainda a importância das hidrovias para a diminuição das emissões de gases de efeito estufa. As hidrovias poluem cinco vezes menos que o transporte rodoviário e tem menor custo de implementação e de operação entre os modais de transportes rodoviário e ferroviário.

Sobre a audiência

A audiência pública foi requerida pelo deputado Leônidas Cristino (PDT-CE). Além do diretor-geral da ANTAQ, participaram da sessão o novo secretário nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Antunes; o vice-presidente de Políticas Públicas do Grupo Maersk, Danilo Veras; e a pesquisadora associada do International Council on Clean Transportation – ICCT, Francielle Carvalho.

A Comissão Especial da Transição Energética e Produção do Hidrogênio Verde no Brasil foi instalada no meio do ano passado e é presidida pelo deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP).

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 17/04/2024

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA TRATAR DO ARRENDAMENTO DA ÁREA RDJ07 SERÁ NO DIA 24 DE ABRIL

A audiência do terminal, localizado no Porto do Rio de Janeiro (RJ), começa às 14h30 e será virtual, transmitida pelo YouTube da ANTAQ



Na imagem, o Porto do Rio de Janeiro (RJ)

Brasília, 16/04/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai realizar, no dia 24 de abril, a Audiência Pública 06/2024, voltada ao recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento do terminal RDJ07.

A sessão virtual do terminal, que fica localizado no Porto do Rio de Janeiro (RJ), tem início às 14h30 e será transmitida, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no YouTube. Não é necessária inscrição para assistir à Audiência Pública.

A área movimentada carga de apoio offshore e a estimativa é que o investimento ao longo dos 25 anos do contrato seja de 101,7 milhões.

Dinâmica da audiência

Os interessados em se manifestar devem se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940, podendo enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito. O período de inscrição será das 9h às 15h do dia 23 de abril de 2024.

Também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Teams". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Teams" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Contribuições

O período de contribuições da consulta pública se estende até o dia 8 de maio de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.



Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia062024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 17/04/2024



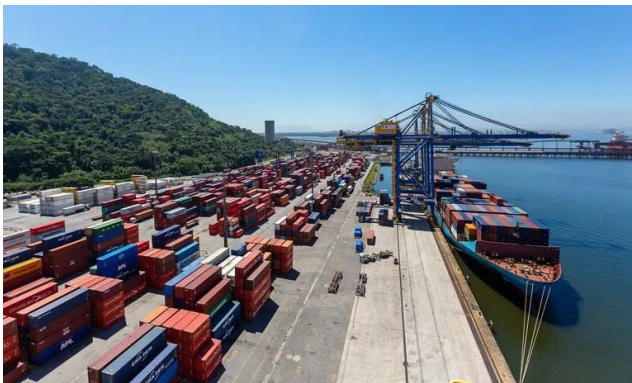
Presidência da República

Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTOS PARANAENSES REGISTRAM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM MARÇO

Pelo oitavo mês consecutivo os portos do Paraná registraram crescimento nas exportações e importações



**O açúcar teve maior crescimento na exportação, -
Foto: Diogo Baravelli**

Dados do complexo portuário, formado pelos portos de Paranaguá e Antonina, Portos Paraná, revelam crescimento na movimentação de mercadorias no mês de março. Com 5.968.934 toneladas movimentadas, houve crescimento de 11% em comparação ao mesmo mês no ano passado (5.357.799 toneladas). O número representa o oitavo recorde mensal consecutivo registrado pelos portos paranaenses.

“Além dos 8 meses de recordes seguidos, os números revelam um crescimento considerável em 2024. No primeiro trimestre tivemos um aumento de 16% em comparação ao ano passado. Foram mais de 16 milhões de toneladas movimentadas só este ano”, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Soja e açúcar foram os produtos com as maiores movimentações registradas em março. Ao todo, são 1.525.907 toneladas de soja, contra 1.204.720 toneladas no mesmo mês do ano passado, representando um aumento de 27%. O açúcar em granel também apresentou uma grande demanda de mercado: de 93 mil toneladas, em 2023, passou para 419.899 toneladas em 2024, um aumento de 352%. Já o açúcar em saca passou de 18.054 toneladas no ano passado para 70.220 toneladas este ano (crescimento de 289%).

“As commodities de soja e açúcar impulsionaram a exportação não apenas no mês de março, que foi o melhor do ano até o momento, como no primeiro trimestre de 2024. Já na importação, o fertilizante foi a carga mais movimentada tanto no mês como no primeiro trimestre deste ano”, destacou o diretor de Operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

Dados

Dados da Antaq revelam que os portos brasileiros registraram um crescimento no primeiro bimestre do ano que sinaliza um aumento da atividade econômica do país. O volume de carga nos dois primeiros meses do ano chegou a 197,8 milhões de toneladas, um número 10% maior que o registrado no mesmo período de 2023.


Esse crescimento foi puxado principalmente por cargas containerizadas, com destaques também para os crescimentos de graneis sólidos e líquidos. A movimentação de contêineres cresceu 22,8% no bimestre em relação ao mesmo período do ano passado.

Com informações da Portos do Paraná

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

Data: 17/04/2024

 Presidência da República

 Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

ELAS NO COMANDO: SENATRAN PROMOVE 1º SEMINÁRIO SOBRE SEGURANÇA E INCLUSÃO NO TRÁFEGO BRASILEIRO

Mulheres que dirigem carros, picapes e vans ultrapassam homens e já são maioria no trânsito brasileiro



Seminário reúne profissionais do sexo feminino para ressaltar papel da mulher no setor de Transportes - Foto: Carina Leão/MT

Incentivar o diálogo entre mulheres e fortalecer as ações em diversas esferas do trânsito brasileiro. Esse é o objetivo do 1º Seminário Trânsito para Elas, que acontece nesta quarta-feira (17), e é promovido pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), em parceria com o Instituto Mulheres pelo Trânsito.

“Esse é o primeiro seminário que fazemos que traz essa fala, esse olhar das mulheres no trânsito para debater questões que são essenciais para todos nós”, comemorou a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito, Maria Alice Nascimento Souza. “Desse evento devem sair grandes discussões nos setores de Transporte, Infraestrutura e Segurança no Trânsito que venham a contribuir para diminuir o número de mortes e sinistros em nossas estradas e rodovias”, acrescentou.

Além da diretora, o painel que abriu o encontro contou com as presenças do secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão; da secretária Nacional de Autonomia Econômica e Política de Cuidados do Ministério das Mulheres, Analine Specht; da diretora do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis do Ministério da Saúde, Letícia de Oliveira Cardoso; da presidente do Instituto Trânsito pelas Mulheres, Carolina Marino, e pela chefe de gabinete da deputada federal Gleisi Hoffmann, Dayane Hirt.

“O Seminário Trânsito para Elas é uma iniciativa essencial para promover a liderança feminina e reconhecer o papel fundamental das mulheres no trânsito brasileiro. O Ministério dos Transportes está comprometido em criar um ambiente mais inclusivo e equitativo para todas as profissionais do trânsito”, argumentou o secretário Adrualdo Catão, ao destacar que considera o evento um ponto de virada na abordagem do trânsito brasileiro.

Ao longo desta quarta-feira o evento terá ainda outros seis painéis, que tratam de importantes temas como “As mulheres no Setor de Transportes: diagnóstico e prospecção do cenário futuro”; “A



representatividade da mulher no setor de infraestrutura logística rodoviária”; e “Liderança feminina: a perspectiva da empatia nos cargos de direção”.

Elas na Infraestrutura

Para combater ativamente a discriminação de gênero e raça no ambiente de trabalho, o ministro dos Transportes, Renan Filho, assinou, no início do mês, o protocolo de intenções do Programa Pró-Equidade de Gênero e Raça. O objetivo é ampliar a igualdade em acesso, remuneração, ascensão e permanência no emprego nas agências reguladoras e empresas públicas vinculadas ao Ministério dos Transportes e em toda a rede de companhias que atuam direta e indiretamente na infraestrutura rodoviária, ferroviária e logística do país.

Estatísticas

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), as brasileiras recebem 22% a menos que os homens. A diferença quase dobra em cargos de gerência e diretoria: a redução é de 38,1% em relação ao rendimento deles.

Quanto aos motoristas habilitados, os dados do Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH) e da Polícia Rodoviária Federal (PRF) revelam um aumento significativo nos últimos anos de mulheres nas categorias mais comuns, como carros, motocicletas, vans e até mesmo na categoria que inclui ônibus.

Já na categoria “B” (carros, picapes e vans), elas ultrapassam o número de homens habilitados, representando 50,2% do total.

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

Data: 17/04/2024

AVISO DE PAUTA - MINISTRO RENAN FILHO INAUGURA PARADA DE DESCANSO PARA CAMINHONEIROS E VIADUTO EM SANTA CATARINA NESTA QUINTA-FEIRA (18)

Durante agenda em SC, ministro dos Transportes também assina portaria que estabelece a Política Nacional de Implantação de Pontos de Parada e Descanso em rodovias federais

O Ministro dos Transportes, Renan Filho, inaugura nesta quinta-feira (18), o primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) de Santa Catarina, na BR-101/SC, no trecho de Palhoça. O objetivo do empreendimento, administrado pela concessionária Arteris Litoral Sul, é oferecer repouso aos mais de 10 mil caminhoneiros que transitam diariamente pelas capitais Florianópolis (SC) e Curitiba (PR). O PPD recebeu investimento de R\$17,5 milhões.

Na ocasião, o ministro assina uma portaria que estabelece a Política Nacional de Implantação de PPDs em rodovias federais, a fim de garantir condições adequadas de descanso aos motoristas de cargas pesadas e, assim, aumentar a segurança nas estradas.

Já em Navegantes, Renan Filho inaugura um novo viaduto, ligando as duas rodovias mais movimentadas de Santa Catarina: a BR-101 e a BR-470.

A estrutura, que teve investimento de R\$25 milhões, vai beneficiar cerca de 100 mil motoristas que passam pelo trecho diariamente.

Cobertura da imprensa

Haverá entrevista coletiva após solenidade. Profissionais de imprensa poderão cobrir o evento sem necessidade de credenciamento prévio; não está prevista transmissão on-line do evento.

SERVIÇO

O quê: Inauguração do Ponto de Parada e Descanso em Palhoça (SC)

Quando: Quinta-feira (18/04), às 9h

Local: Rodovia BR-101/SC , km 220, Palhoça (SC)



O quê: Inauguração do Viaduto em Navegantes (SC)
Quando: Quinta-feira (18/04), às 12h
Local: Entroncamento da BR-101/SC com a BR-470/SC, Navegantes (SC)
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 17/04/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DESCARBONIZAÇÃO, UMA PAUTA ESSENCIAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A descarbonização do setor de navegação emerge como uma pauta fundamental na agenda ambiental global, especialmente diante dos desafios impostos pelas mudanças climáticas e da necessidade premente de reduzir as emissões de gases de efeito estufa. A substituição do óleo bunker por combustíveis menos poluentes e mais eficientes representa um passo crucial na direção de tornar a navegação marítima mais sustentável e amigável ao meio ambiente.

A recente audiência pública realizada pela Comissão Especial sobre Transição Energética e Produção de Hidrogênio Verde da Câmara dos Deputados, ocorrida nessa terça-feira, dia 16, trouxe à tona a importância desse debate e a urgência de ações concretas para enfrentar o desafio da descarbonização no setor. Ao destacar a relevância de medidas como o uso de etanol, biodiesel, biometano e outros combustíveis de baixo carbono, os participantes reforçaram a necessidade de buscar alternativas viáveis e sustentáveis para reduzir o impacto ambiental do transporte marítimo.

A meta estabelecida pela Organização Marítima Internacional (OMI), de atingir zero emissões de gases de efeito estufa até 2050, reflete o compromisso global em enfrentar a crise climática e promover a transição para uma economia de baixo carbono. Nesse contexto, a implementação de políticas e iniciativas voltadas para a medição e redução das emissões de carbono no transporte marítimo se mostra indispensável para alcançar esse objetivo ambicioso.

Além disso, é fundamental reconhecer o potencial do Brasil como produtor de combustíveis de baixo carbono, aproveitando a disponibilidade de biomassa e fontes de energia renováveis para impulsionar a transição para uma matriz energética mais limpa e sustentável. A diversificação dos combustíveis e a promoção da descarbonização integrada dos modais de transporte são passos essenciais para construir uma cadeia logística mais eficiente e sustentável, contribuindo para a redução das emissões e para a proteção do meio ambiente.

Diante disso, é imprescindível que o setor público e privado se una em esforços colaborativos para acelerar a transição para uma navegação marítima mais limpa e sustentável. Investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, bem como incentivos fiscais e regulatórios, são fundamentais para viabilizar a adoção de tecnologias e práticas mais sustentáveis no transporte aquaviário.

Portanto, é hora de agir com determinação e comprometimento para enfrentar o desafio da descarbonização do setor de navegação, promovendo a transição para um futuro mais sustentável e resiliente para as gerações presentes e futuras. A proteção do meio ambiente e a mitigação das mudanças climáticas dependem de nossa capacidade de tomar medidas concretas e urgentes para reduzir as emissões de carbono e preservar a saúde e a vitalidade de nosso planeta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/04/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CRISE CATARINENSE 1

O atraso na liberação de cargas nos portos de Santa Catarina se deve, principalmente, ao número limitado de agentes federais atuando na fiscalização e no despacho dessas mercadorias. A avaliação é da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc) e foi apresentada nessa terça-feira, dia 16, em uma reunião emergencial da entidade. O encontro foi promovido para debater os problemas portuários e de comércio exterior do estado.

CRISE CATARINENSE 2

Segundo o presidente da Fiesc, Mário Cezar de Aguiar, “essa é uma demanda que a Fiesc vem fazendo ao Governo Federal há mais de uma década. Não se pode pensar em aumentar o volume de cargas movimentadas nos portos de Santa Catarina sem aumentar consideravelmente o número de fiscais federais do Ministério da Agricultura e do Ibama. Esses órgãos são indispensáveis aos processos de comércio exterior e seus contingentes estão subdimensionados”.

CRISE CATARINENSE 3

A chefe do posto local do Serviço de Vigilância Agropecuária, Renata Schmidt, informou que, atualmente, há 340 auditores fiscais no Brasil no órgão. E desse total, 18 estão em Santa Catarina. “É um número limitado, considerando a importância do comércio exterior para o Brasil e Santa Catarina”, disse. Segundo ela, há 60 vagas abertas no concurso unificado para auditores fiscais do Vigiagro, sendo que a necessidade é de 400.

CRISE CATARINENSE 4

O encontro na Fiesc também debateu a situação do Porto de Itajaí, que está com sua dragagem com os pagamentos atrasados e, há mais de um ano, não movimenta contêineres. O superintendente do complexo marítimo, Fábio da Veiga, diz que há a previsão de investimentos de R\$ 25 milhões pelo Governo Federal, para a manutenção do porto, especialmente para o cumprimento de obrigações do contrato de dragagem. Os aportes da União serão complementados, em quantia semelhante, pela Prefeitura de Itajaí.

CRISE CATARINENSE 5

Na reunião, ainda foi discutida a necessidade de dragagens de manutenção frequentes no complexo portuário de Itajaí. A proposta foi destacada pelo presidente da Câmara de Transporte e Logística da Fiesc, Egídio Martorano, e apoiada por executivos da Portonave e do Porto de Itapoá. “Estamos vivenciando uma situação desafiadora. A dragagem é essencial para que a operação não se precarize”, afirmou o gerente comercial da Portonave, Alesandro Zen.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/04/2024

NACIONAL - COMISSÃO DA CÂMARA DEBATE DESCARBONIZAÇÃO DO COMBUSTÍVEL MARÍTIMO

Objetivo do colegiado é reforçar o diálogo para que o setor marítimo alcance as metas de sustentabilidade

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



A descarbonização do setor de navegação foi o tema da audiência pública realizada pela Comissão Especial sobre Transição Energética e Produção de Hidrogênio Verde da Câmara/ Crédito: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

A descarbonização do setor de navegação foi o tema da audiência pública realizada pela Comissão Especial sobre Transição Energética e Produção de Hidrogênio Verde da Câmara dos Deputados, na terça-feira, dia 16.



O debate foi mediado pelo deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP). O parlamentar ressaltou o propósito do colegiado em reforçar o diálogo para que o setor marítimo alcance as metas de sustentabilidade, dada a extensão da cadeia logística. Segundo dados do último Censo de Desempenho Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em 2023, o modal aquaviário brasileiro movimentou 1,303 bilhão de toneladas de carga pelo mundo.

“Toda a movimentação que nós temos de navios é responsável por cerca de 3% de tudo que se emite de gases de efeito estufa na atmosfera. Então nós estamos estudando e debatendo a questão do etanol, do biodiesel, do biometano, e outros combustíveis no impacto ambiental do combustível marítimo”, disse Jardim.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, explicou sobre o último compromisso da Organização Marítima Internacional (OMI), que estabeleceu a meta de redução zero das emissões de gases de efeito estufa para o transporte marítimo global até 2050. Nery informou que a agência vai lançar um inventário de emissão de carbono para acompanhar o avanço dos portos nacionais dentro da iniciativa.

“Para a gente saber se está cumprindo essa meta, o primeiro passo é que a gente precise medir. Sem medir, a gente não vai saber para onde vamos indo. Sem ter esse inventário, a gente não vai saber se está atingindo e, se não estivermos, qual vai ser o instrumento necessário para que os formuladores de políticas públicas, como o Congresso e o Ministério, possam fazer as medidas necessárias, e a própria regulação possa adotar os seus mecanismos e o setor também possa se adaptar”, declarou Nery.

Francelle Carvalho, pesquisadora do Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT, na sigla em inglês), enfatizou que o Brasil tem um forte potencial produtor de combustível de baixo carbono devido à disponibilidade de biomassa e fontes de energia renováveis.

Para o secretário de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Antunes, é necessário levar em consideração os impactos nos fluxos comerciais diante das possibilidades de escolha dos combustíveis menos poluentes.

“Temos várias escolhas possíveis, cada uma com sua vantagem e desvantagem, e nós acreditamos muito que é o próprio mercado que vai dar as sinalizações relacionadas, os sinais corretos de custo, os sinais corretos de disponibilidade, de infraestrutura necessária para abastecimento e tudo mais. O que nós temos feito no Ministério é tentar dar os incentivos corretos”, afirmou Dino.

Alternativas

Daniilo Veras, vice-presidente de Políticas Públicas do Grupo Maersk, responsável por 16% das cargas transportadas em contêineres globalmente, disse não acreditar na solução de um único combustível sustentável que seja aderido, e sim em um resultado com várias alternativas para os diferentes tipos de navios e embarcações.

Veras também destacou a necessidade de trabalhar na descarbonização integrada dos modais de transporte que levam as mercadorias dos portos, visando uma logística mais eficiente.

“Temos o intuito de investir em todos os elos da cadeia. Pouco sentido faria ter um navio verde atracando em um terminal a diesel ou a combustível fóssil, para que essa carga, ao chegar ali, saia em caminhões também queimando combustível poluente. O valor está em trabalhar na descarbonização da cadeia inteira”, disse Veras.

O requerimento da audiência foi do Deputado Leônidas Cristino (PDT-CE).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/04/2024

REGIÃO NORDESTE - MINISTRO LIBERA R\$ 15 MILHÕES PARA OBRAS EM RODOVIAS DO MA ATINGIDAS PELAS CHUVAS

Renan Filho visitou o estado para ver os trechos da BR-316 e da BR-222 que foram castigados
Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redenenews.com.br



O ministro dos Transportes, Renan Filho, aproveitou a visita ao Maranhão para anunciar a liberação para tráfego do trecho da BR-316, entre as cidades de Bacabal e Santa Inês

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou na terça-feira, dia 16, a liberação de R\$15 milhões para obras emergenciais em duas rodovias federais do Maranhão castigadas pelas chuvas. Desse total, a BR316/MA receberá R\$ 3 milhões para recuperação do trecho afetado. Outros R\$ 5 milhões servirão para reparar o rompimento da BR-222, em Bom Jesus das Selvas. Mais R\$ 7 milhões serão usados para a reconstrução da ponte definitiva que vai substituir a que caiu no acesso a Santa Inês.

NOSSA VISITA AO MARANHÃO FOI DE SUMA IMPORTÂNCIA PARA RESGATARMOS A NORMALIDADE À MALHA RODOVIÁRIA DO ESTADO, QUE TANTO SOFREU COM AS FORTES CHUVAS DOS ÚLTIMOS DIAS”

RENAN FILHO
ministro dos Transportes

Renan visitou os trechos afetados juntamente com o ministro do Esporte, André Fufuca; o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Fabrício Galvão, e o vice-governador do Maranhão, Felipe Camarão.

“Nossa visita ao Maranhão foi de suma importância para resgatarmos a normalidade à malha rodoviária do estado, que tanto sofreu com as fortes chuvas dos últimos dias”, destacou Renan. “Inclusive, em áreas onde não houve um deslizamento integral, mas causou algum afundamento, algum dano à rodovia, vamos buscar realizar uma recuperação preventiva, antes que a rodovia ceda. Trata-se de uma atitude nova, bem diferente do que acontecia no passado”, complementou.

Ele também aproveitou a ocasião para anunciar a liberação para tráfego do trecho da BR-316, entre Bacabal e Santa Inês. A via é a principal BR que interliga Belém (PA) a Teresina (PI).

No último fim de semana, outros dois trechos de rodovias, na BR-222, foram completamente fechados devido às intensas chuvas na região. Um desses trechos está localizado no km 598, em Bom Jesus das Selvas, onde uma cratera com mais de 20 metros de diâmetro se formou em 26 de março.

Em relação a este ponto, Renan Filho afirmou que haverá liberação neste sábado (20), com sistema siga e pare.

No km 363 da BR-222, o ministro disse que uma ponte metálica, emprestada do Exército no Estado do Piauí, será instalada até o fim do mês, em substituição ao pontilhão que colapsou no início deste mês. A estrutura provisória ficará em operação até que uma nova ponte seja construída no local. Ao mesmo tempo, a Prefeitura está implantando uma passarela para garantir a travessia a pé dos moradores do entorno.

“Vamos construir a nova ponte, pré-moldada, ao lado da provisória do Exército, que ajudará a normalizar o fluxo da região”, disse ele.

Conforme o cronograma, a expectativa do Dnit é de que o tráfego no km 363 seja retomado no início de maio. Até que a ponte metálica seja concluída, o Departamento orienta aos usuários da BR-222 como rota alternativa que utilizem a BR 316 até Peritoró, sigam pela BR 135 até Presidente Dutra, ingressem na BR-226 até Porto Franco e utilizem a BR 010.

Estado de alerta

As fortes chuvas no Maranhão provocaram situação de emergência em 19 cidades, incluindo Cachoeira Grande e Barra do Corda, segundo a Defesa Civil.

Cerca de 810 famílias estão em abrigos e 2.297 foram desalojadas. A região de Caxias foi particularmente afetada, com o rio Itapecuru atingindo 5,09 metros acima do normal e impactando outras nove cidades.

A Defesa Civil monitora 72 áreas de risco em São Luís, onde alagamentos têm sido comuns. O Instituto Nacional de Meteorologia emitiu um alerta amarelo para chuvas intensas em todo o estado. Recomenda-se que a população evite áreas afetadas e entre em contato com as autoridades em caso de emergência.

Recursos

O Ministério vai investir, ao todo, R\$ 15 milhões nas vias afetadas pelas chuvas. Considerada um importante eixo rodoviário de ligação entre o Maranhão e outros estados das regiões Nordeste e Norte, a BR 316 receberá R\$ 3 milhões em investimentos para recuperação do trecho afetado. Outros R\$ 5 milhões serão investidos para reparar o rompimento da BR 222, em Bom Jesus das Selvas. Mais R\$ 7 milhões serão investidos na reconstrução da ponte definitiva que vai substituir a que caiu no acesso a Santa Inês.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/04/2024

REGIÃO SUDESTE - GRUPO CBI VENCE LEILÃO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA DO LOTE LITORAL PAULISTA

Trecho de 213 quilômetros engloba regiões do Alto Tietê, Litoral Sul e Vale do Ribeira

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



Representantes do Consórcio Novo Litoral, liderado pelo Grupo CBI, fazem a tradicional bida de martelo: a oferta foi de 10,17% de desconto sobre o valor de contraprestação

O Consórcio Novo Litoral, liderado pela Companhia Brasileira de Infraestrutura (CBI), foi o vencedor do leilão de concessão rodoviária do Lote Litoral Paulista. O certame ocorreu nesta terça-feira (16), na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3.

O leilão foi feito pelo critério de menor valor da contraprestação pública a ser paga pelo Poder Concedente em favor da concessionária. Ou seja, a empresa que ofertasse o maior percentual de desconto sobre esse valor – fixado pelo Governo em, no máximo, R\$199 milhões por ano – sairia como vencedor.

“O desconto, se fosse zero, já seria um grande sucesso. A grande questão é que muitas vezes se o desconto for alto, a gente vê com preocupação, porque isso significa destruição de valor. Então, esse valor é razoável, está dentro da nossa conta. Teremos desafios pois estamos falando de rodovias



que chegam a receber até 60 mil veículos por dia. Serão obras de difícil operação”, comentou o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos).

O trecho conecta as regiões do Alto Tietê ao Litoral Sul de São Paulo, terminando na região do Vale do Ribeira até o entroncamento com a rodovia Régis Biencourt.

O Lote rodoviário contempla 213 quilômetros das rodovias SP-055 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP-088 (MogiDutra) 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 prazo do contrato é 30 anos e estão previstos investimentos na ordem de R\$ 4,3 bilhões.

“O programa de infraestrutura do Estado de São Paulo é uma realidade, é vivo, está acontecendo e é dinâmico. A gente está vendo o fluxo de ações e as coisas acontecerem. É uma semana importante para nós, uma semana de realização e de sinalização ao mercado que aqui tem um programa de infraestrutura vivo. Os projetos são bem estruturados, estão trazendo mercado, o investimento vai chegar e quem vai ganhar com isso é o usuário”, disse Tarcísio.

Ao todo, o consórcio vencedor será responsável por obras de 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.

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.

Tarifas

O novo modelo de concessão contará com pórticos do Sistema Automático Livre, também conhecido como “free-flow”, em vez 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/04/2024

OBRAS DO RODOANEL NORTE COMEÇAM NA SEMANA QUE VEM, DIZ TARCÍSIO

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

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou na terça-feira (16) que as obras referentes ao trecho do Rodoanel Norte vão começar no próximo dia 25 de abril. De acordo com Tarcísio, tanto o Estado quanto a concessionária Via Appia vão entregar o trecho dentro do prazo do contrato, daqui a dois anos.

“A empresa já apresentou o projeto executivo, e as obras começam, a partir da Dutra, no dia 25 de abril, em direção a Guarulhos. A ideia é que em setembro do ano que vem, a gente comece a dar funcionalidade ao Rodoanel, fazendo ligação da Dutra com a Fernão Dias. E que em 2026, portanto, a gente consiga a missão de cumprir o cronograma e estar com essa obra concluída”, comentou.

O trecho Norte do Rodoanel é a última parte do Anel Rodoviário Mário Covas, círculo viário construído ao redor da Grande São Paulo, oferecendo aos motoristas uma via expressa entre o Litoral e o Interior sem a necessidade de passar pela capital.

Com 44 km de extensão no eixo principal, três a quatro faixas por sendo e sete túneis duplos, o trecho Norte terá ainda 107 obras de arte especiais entre São Paulo, Arujá e Guarulhos. A expectativa é de que se reduza a circulação de 18 mil caminhões diariamente dentro da capital paulista.

A concessão será de 31 anos e terá um total de investimentos previstos na ordem de R\$ 3,4 bilhões, que já inclui a conclusão das obras paradas, desde 2018.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/04/2024

PORTO DE SANTOS - GUARUJÁ ASSINA TERMO PARA CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTOS PARA CAMINHÕES

Ao todo, serão três novas áreas que estão localizadas próximas aos terminais portuários da margem esquerda

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



Os espaços estão localizados nos lotes 1 e 3, no Jardim Alvorada, e o no lote 2, no Jardim Maravilha, ambos localizados próximos aos terminais portuários da margem esquerda do Porto de Santos (Foto: Divulgação/Prefeitura de Guarujá)

A Prefeitura de Guarujá assinou o termo de autorização de uso de áreas públicas do Município para a instalação de um estacionamento exclusivo para caminhões transportadores de contêiner para carga e descarga. Os espaços estão localizados nos lotes 1 e 3, no Jardim Alvorada, e o no lote 2, no Jardim Maravilha, ambos localizados próximos aos

terminais portuários da margem esquerda do Porto de Santos.

Segundo anunciou a Prefeitura, três associações serão responsáveis pelas áreas, sendo elas a Associação dos Transportadores Autônomos de Contêineres do Litoral Paulista, Associação dos Caminhoneiros Autônomos do Guarujá (Associaja) e a Associação dos Transportadores Autônomos de Containers (Atac).

“Com a junção de esforços das nossas secretarias conseguimos viabilizar este estacionamento, que desde 2008 era pleiteado pela categoria. Nos últimos meses retomamos o diálogo e hoje concretizamos essa importante ação. Estamos garantindo muito mais dignidade e segurança para os nossos caminhoneiros”, comentou o prefeito de Guarujá, Válter Suman (PSDB).

Durante o último mês, foram realizados estudos técnicos e vistorias nas áreas indicadas para ver a viabilidade do projeto com auxílio de diversas secretarias municipais.

O presidente da Associação dos Transportadores Autônomos de Contêineres do Litoral de São Paulo, Everton Pereira, classificou os futuros estacionamentos como um importante marco para a categoria que trabalha com transporte de cargas do Porto de Santos.

Melhorias

A ação se soma a outras melhorias realizadas pela Prefeitura para otimizar o fluxo de trânsito dos caminhões que acessam a Margem Esquerda do Porto, no Distrito de Vicente de Carvalho.

No mês passado, foi instalada uma faixa reversível na Rua Idalino Pinez (Rua do Adubo), no Jardim Boa Esperança. Agora, duas faixas saem do Porto em direção à Rodovia Cônego Domenico Rangoni e uma faz o sentido inverso, o contrário do que ocorria antes.

Além disso, na Rua Mário Daige com a Rua do Adubo, o semáforo foi reprogramado para duas fases. As medidas melhoraram o fluxo e otimizaram o tempo de espera, no trajeto de entrada e saída da área portuária.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/04/2024

REGIÃO SUDESTE - SANTOS EXPORT DEBATE E PROJETA O FUTURO DO PORTO DE SANTOS

Principal fórum sobre o maior complexo do país será realizado nos próximos dias 22 e 23

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



Entre os principais assuntos envolvendo o Porto de Santos que serão abordados estão os investimentos e melhorias nos acessos, sejam rodoviários, ferroviários ou também os aquaviários. Divulgação

O Porto de Santos (SP) será foco principal nos dias 22 e 23 durante a realização do Santos Export – fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, voltado para o maior complexo portuário brasileiro. O evento vai reunir autoridades, especialistas, consultores e representantes dos principais operadores portuários do complexo marítimo, onde vão debater os principais

gargalos e projetar o futuro do cais santista.

A edição de 2024 do Santos Export contará com uma vasta programação de debates. Neste ano, os dois dias do evento contarão com painéis técnicos envolvendo todos os atores do segmento portuário, entre empresas privadas e o poder público.

Entre os principais assuntos envolvendo o Porto de Santos que serão abordados estão os investimentos e melhorias nos acessos, sejam rodoviários, ferroviários ou também os aquaviários.

Assim como no ano passado, o primeiro dia do Santos Export vai contar com dois painéis do InfraJUR – Encontro de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes, com a presença do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Walton Alencar Rodrigues, e do ministro do Tribunal do Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar Rodrigues.

Já no segundo dia, a novidade será para dois painéis do Sustenta Export, Fórum Nacional de Transição Energética no Setor de Infraestrutura. A programação terá temas como transição energética e inovação nas atividades e instalações de infraestrutura dentro do setor.

O Santos Export 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).

O Fórum Santos Export é uma iniciativa e realização do Grupo Brasil Export, com apoio institucional do Ministério de Portos e Aeroportos. A produção é da Bossa Marketing e Eventos e a mídia oficial da Rede BE News.

Confira a programação completa:

22 de abril

8h30 – Credenciamento e início da transmissão pela Rede BE News

9h00 – Painel 1: Terceira via entre Planalto e Baixada | Viadutos | FIPS

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News



Debatedores

- Anderson Pomini, Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos
- João Almeida, Diretor-Presidente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)
- Rui Klein, Membro dos Conselhos de Administração e Presidente das Concessionárias Ecovias
- Fabrizio Pierdomênico, Economista e ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários
- Frederico Bussinger, Consultor, engenheiro e economista

+ autoridades a confirmar

10h30 – Coffee break

11h00 – Painel 2: Túnel Santos-Guarujá | Perimetrais | Canal aquaviário

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

- Casemiro Tércio Carvalho, Consultor e Sócio da 4 Infra
- Danilo Veras, Head de Public Affairs da Maersk na América Latina
- Fabio Fontes, Presidente da Praticagem de São Paulo
- Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
- Rogério Santos, Prefeito de Santos
- Valter Suman, Prefeito do Guarujá

+ autoridades a confirmar

12h30 – Almoço livre

14h30 – InfraJur, Encontro de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes

Painel 1 do InfraJur – Segurança jurídica: excesso de litigiosidade e advocacia predatória
Encerramento pelo ministro Walton Alencar Rodrigues (Tribunal de Contas da União)

15h45 – Painel 2 do InfraJur – Segurança jurídica: entraves legais para investimentos na área de infraestrutura

Encerramento pelo ministro Douglas Alencar Rodrigues (Tribunal Superior do Trabalho)

17h00 – Coffee break

17h30 – Painel 3: Políticas públicas para o setor de infraestrutura

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

- Valter Luís de Souza, Diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT)
- Paulo Alexandre Barbosa, Deputado Federal e Presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA)
- Wellington Fagundes, Senador e Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura

+ autoridades a confirmar

18h30 – Solenidade de abertura

– Assinatura de termo de cooperação entre Grupo Brasil Export e IBL



– Presenças do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e do Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima

20h00 – Coquetel para os participantes credenciados

23 de abril

8h30 – Credenciamento início da transmissão pela Rede BE News

9h00 – Palavras de boas-vindas pelos presidentes do Conselho Nacional, José Roberto Campos, e do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas

9h05 – Painel 4: Lideranças empresariais e o futuro do Porto de Santos

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

- Ary Serpa Jr., CEO da Odfjell Terminals na América do Sul
- Décio Amaral, Presidente da Ultracargo
- Guilherme Penin, Vice-Presidente de Regulação e Expansão da Rumo
- + lideranças e autoridades a confirmar

10h30 – Coffee break

11h00 – Painel 5: Planejamento e soluções para dotar os acessos ao Porto de Santos de maior eficiência

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

- Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
- Jorge Bastos, Presidente da INFRA S.A.
- Rafael Vitale, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
- Regis Prunzel, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP)

12h30 – Palestra especial

13h30 – Almoço

15h00 – Sustenta Export – Fórum Nacional de Transição Energética no Setor de Infraestrutura

Painel 1: Boas práticas e iniciativas de inovação em equipamentos de infraestrutura

Painel 2: Transição energética no setor portuário

17h30 – Encerramento

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/04/2024

REGIÃO SUDESTE - VPORTS REGISTRA AUMENTO DE 27% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º TRIMESTRE

Portos do Espírito Santo administrados pela concessionária também bateram o recorde mensal em março

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



De janeiro a março foram 386 mil toneladas de produtos a mais movimentados nos portos, capixabas, que alcançaram um volume geral de 1,8 milhão de toneladas nos três meses

AVPorts, Autoridade Portuária responsável pelos complexos portuários do Espírito Santo, divulgou nesta semana os resultados de movimentação de cargas no primeiro trimestre de 2024. Nos três primeiros meses do ano superou em 27% o volume movimentado no mesmo período de 2023.

No total, de janeiro a março, foram 386 mil toneladas de produtos a mais movimentados nos portos capixabas, um novo recorde para a concessionária, que alcançou um volume geral de 1,8 milhão de toneladas movimentadas nos três meses.

De acordo com os dados da VPorts, março também foi recorde histórico para o mês, com 792 mil toneladas movimentadas.

Entre os destaques por segmento de cargas, está a movimentação de veículos: no primeiro trimestre do ano passado, foram 14 mil veículos. Este ano, o número subiu para 43 mil, representando um aumento de 273%.

Já as cargas gerais tiveram aumento de 61% em relação aos dois trimestres, totalizando este ano 162 mil toneladas movimentadas.

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

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

Abril

Após os importantes resultados conquistados no mês de março e no primeiro trimestre do ano, a VPorts iniciou abril com uma importante operação, que tratou-se de um recorde de desembarque de granel sólido em um único navio.

“Foram movimentadas 52 mil toneladas de calcário em granel sólido, uma quantidade ainda não vista no porto”, completou o executivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/04/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

MELHORA DA TRAJETÓRIA DA DÍVIDA DEVE FAVORECER NOTAS DE CRÉDITO DO BRASIL, DIZ HADDAD

Ministro disse que as projeções fiscais do FMI estão “mais próximas do que parecem” dos números do governo

Por Alexandra Bicca — Washington



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Divulgação/Ministério da Fazenda

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse no fim da tarde desta quarta-feira (17/04) em Washington, onde participa das reuniões de primavera do FMI e Banco Mundial, que as projeções fiscais do FMI estão “mais próximas do que parecem” dos números do governo. Haddad já havia dito, mais cedo, que outro ponto importante dos dados de hoje é a trajetória da dívida.

Haddad nos EUA: Ministro diz que medidas sobre déficit zero avançam no Congresso
Contas públicas: FMI prevê aumento da dívida pública do Brasil para 86,7% do PIB em 2024 e novas altas nos próximos cinco anos

— O FMI começa a se aproximar da nossa trajetória de dívida. E a estabilidade da dívida pública depois da pandemia talvez seja uma das metas mais importantes que nós temos que perseguir — afirmou Haddad.

Ele complementou que esse indicador deve contribuir para a melhora das notas de crédito do Brasil.

— Porque essa estabilidade é que vai fazer com que as notas de crédito do Brasil subam, como já subiu o ano passado. Depois de sete anos, foi a primeira vez que nós conseguimos uma nota de crédito melhor e nós estamos confiantes que vamos continuar nessa escalada até voltar até o grau de investimento que pode ser de novo, mais uma vez, um divisor de águas para os investimentos diretos estrangeiros no Brasil — disse o ministro.

O ministro da Fazenda reiterou que o cumprimento das metas está diretamente relacionado às decisões que o Congresso vai tomar nos próximos dias. Haddad disse também que aguarda “provável decisão” que o Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a questão da reforma da Previdência.

(*Especial para O GLOBO)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/04/2024

MERCADO LIVRE ANUNCIA CRIAÇÃO DE 18 MIL VAGAS DE EMPREGO NA AMÉRICA LATINA, 6.500 NO BRASIL

México, Argentina, Colômbia e Chile também serão contemplados com postos de trabalho
Por O Globo com agências internacionais — Rio de Janeiro



A empresa argentina de comércio eletrônico e serviços financeiros Mercado Livre anunciou nesta quarta-feira que vai gerar 18 mil empregos diretos no México, Brasil, Argentina, Colômbia e Chile, atingindo mais de 76 mil trabalhadores em sua folha de pagamento até o final de 2024.

Centro de logística do Mercado Livre em São Paulo — Foto: Jonne Roriz/Bloomberg

A empresa, presidida pelo magnata argentino Marcos Galperín, deve o seu crescimento nos últimos anos principalmente à sua operação no México e no Brasil, onde incorporará 8.200 e 6.500 pessoas respectivamente.



O Mercado Livre também opera no seu país de origem, a Argentina, onde empregará mais 1.800 pessoas este ano, bem como na Colômbia, onde recrutará 900, no Chile (360), no Uruguai, no Peru, no Equador e na Venezuela.

“Estamos comprometidos com a inclusão e o desenvolvimento tecnológico e socioeconômico da nossa região e para isso continuaremos a contratar os melhores talentos”, detalhou Sebastián Fernández Silva, responsável de recursos humanos da empresa, no comunicado.

Cerca de 25 anos após sua criação, a empresa de tecnologia tornou-se a empresa latino-americana com maior valor de mercado em 2020, segundo a revista Forbes. A empresa começou como uma plataforma de compra e venda de produtos, depois continuou com o desenvolvimento de serviços financeiros que resultou na estreia da carteira virtual Mercado Pago, muito popular na Argentina e no Uruguai.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/04/2024

ELETOBRAS QUER CORTAR SALÁRIO DE FUNCIONÁRIOS E TER FLEXIBILIDADE PARA DIMITIR

Proposta prevê redução de 12,5% no valor do salário dos funcionários que ganham abaixo de R\$ 15.572

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro

A Eletrobras está em negociação para rever alguns pontos do seu acordo coletivo de trabalho. Entre as propostas está a redução de 12,5% no valor do salário dos funcionários que ganham abaixo de R\$ 15.572 e foram admitidos antes de 17 de junho de 2022. Além disso, a companhia, que foi privatizada no governo de Jair Bolsonaro, quer ter flexibilidade para poder reduzir o quadro de colaboradores.

A proposta foi apresentada no dia último dia 02 abril e enviada ontem aos sindicatos. Se não chegarem a um acordo, o tema será mediado Tribunal Superior do Trabalho (TST). Segundo fontes que representam os trabalhadores, a proposta da Eletrobras foi classificada como "desalinhada", já que os sindicatos pedem 5,64% de reajuste.

Atualmente, a Eletrobras está em negociação com o governo para aumentar o número de conselheiros de nove para 11, com os dois assentos adicionais indo para a administração federal.

Segundo a proposta da Eletrobras ao qual O GLOBO teve acesso, há ainda adequação ao novo plano médico, com a contratação de uma operadora única de mercado. Segundo a empresa, a unificação vai permitir redução de custos.

Uma fonte que representa os trabalhadores explicou que as empresas do grupo Eletrobras têm planos de autogestão, como Furnas, com o Real Grandeza Saúde; a Eletrobras, com o Eletros Saúde; a CHESF, com o Fachesf Saúde; a Eletronorte, com o E-Vida; e a Eletrosul tem o Elos Saúde. "A proposta prevê tirar as vidas destes planos e colocar em uma única operadora", disse a fonte.

Outra mudança envolve a "manutenção da remuneração variável, por metas, também com patamares de mercado". Uma fonte disse que a intenção da Eletrobras é adequar seus contratos de trabalho para o setor privado, já que as cláusulas trabalhistas ainda são referentes ao período em que a Eletrobras era estatal.

Hoje, a companhia conta com cerca de oito mil colaboradores. Por isso, a Eletrobras quer poder demitir funcionários assim como no setor privado, mas hoje a convenção prevê cortes apenas com a realização de "plano de desligamento voluntário incentivado". Os dois últimos programas de cortes

feitos pela empresa somaram 4.066 pessoas. "O sindicato não quer flexibilizar demissões", disse um dos representantes.

No dia a dia: Como a alta do dólar vai afetar preço de comida, gasolina e passagens aéreas? A redução salarial proposta pela empresa tem como meta chegar a "valores condizentes com o mercado". Por isso, há redução de todos salários abaixo de R\$ 15.572,04 em 12,5%. Acima disso, a negociação é individual.

Procurada, a Eletrobras disse que está em negociação com os sindicatos que representam seus profissionais e busca um acordo coletivo baseado nas determinações da lei e na construção de uma empresa cada vez mais robusta.

-Para os trabalhadores é preocupante perceber que a gestão da Eletrobras não está olhando o negócio da empresa. Nossa preocupação é que, apesar de ter afirmado que queria ter uma negociação baseada em dados e fatos, até o momento a gestão da Eletrobras não apresentou nenhum dado que justifique essa política de cortes lineares - diz Fabiola Latino Antezana, vice-presidente da Confederação Nacional dos Urbanitários.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/04/2024

GOVERNO QUER REPETIR NO ORÇAMENTO DE 2025 LIMITE DE BLOQUEIO CONTESTADO POR ÁREA TÉCNICA DO TCU

Assim como em 2024, PLDO do ano que vem prevê que as despesas necessárias para cumprir o piso de aumento de gastos do novo arcabouço fiscal, de 0,6%, não pode ser objeto de bloqueio

Por Thaís Barcellos — Brasília



Fachada do Ministério da Fazenda, na Esplanada dos Ministérios, em Brasília — Foto: Edu Andrade/ASCOM/MF

O governo Lula pretende repetir no Orçamento de 2025 um dispositivo que limita o bloqueio de recursos em caso de risco de descumprimento da meta de contas públicas que foi contestado pela área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU).

O projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) do ano que vem prevê que não podem ser contingenciadas as despesas necessárias para cumprir

o piso de aumento de gastos determinado pelo novo arcabouço fiscal, de 0,6% acima da inflação.

Esse dispositivo foi incluído na LDO de 2024, por emenda do relator Danilo Forte (União-CE), mas vai de encontro ao que estabelece o próprio arcabouço, que permite o bloqueio de até 25% das despesas não obrigatórias (discricionárias) para cumprir a meta fiscal.

O PLDO foi enviado ao Congresso na segunda-feira e será analisado pelos parlamentares.

Em resposta ao questionamento do Ministério do Planejamento no início deste ano, a área técnica do TCU considerou que o entendimento previsto na LDO pode ser considerado uma infração à Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e às leis que dispõem sobre crimes contra as finanças públicas e contra a Lei Orçamentária.

O texto ainda será submetido ao ministro relator do caso, Jhonatan de Jesus, cujo parecer final será votado pelo plenário do TCU. O objetivo do questionamento era saber se a medida poderia gerar punição aos gestores responsáveis pela ação.

No caso de 2024, o arcabouço fiscal apontava para um contingenciamento máximo de R\$ 53 bilhões, mas a avaliação da equipe econômica era de que seria possível fazer um contingenciamento menor, de até R\$ 25,9 bilhões.

Na avaliação do ex-secretário do Tesouro Nacional e economista da ASA Investments Jeferson Bittencourt, a tentativa do governo de limitar o contingenciamento é outro golpe para a credibilidade do arcabouço fiscal.

— Na prática, algo que surgiu como uma emenda de um parlamentar, que enfraquecia o arcabouço, porque dava menos poder para a limitação de despesa, agora foi abraçada pelo próprio Executivo, ainda sem o aval do Tribunal de Contas da União, que em um primeiro sinal advogou pela ilegalidade do dispositivo.

A mudança das metas de resultado das contas públicas, conforme o PLDO de 2025, apresentado na última segunda-feira, foi considerado mais um afrouxamento das regras fiscais.

O governo passou a prever uma meta menos ambiciosa a partir do ano que vem, que foi alterada de superávit de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) para zero.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/04/2024

CAMPOS NETO DIZ QUE 'MAIOR INCERTEZA SOBRE ÂNCORA FISCAL' AFETA POLÍTICA DE JUROS

Dois dias após governo mudar a meta para o resultado das contas públicas, presidente do BC afirma em Washington que 'se você perde a credibilidade, torna mais custoso o trabalho'

Por Renan Monteiro — Brasília



O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto — Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado

O presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto, afirmou nesta quarta-feira que a mudança de alvo para o resultado das contas públicas aumenta o cenário de incerteza sobre o controle fiscal no Brasil.

Na última segunda-feira, o Executivo fixou como zero (ou seja, receitas iguais às despesas) a meta de resultado das contas no próximo ano. Até então, o

governo trabalhava com um superávit (receitas superiores às despesas) de 0,5% para 2025, ou R\$ 61 bilhões de saldo positivo nas contas.

Para Campos Neto, a incerteza sobre a âncora fiscal deixa mais custoso o trabalho para o controle da inflação.

— O problema é que, temos mencionado isso, a âncora fiscal (contas públicas) e monetária (objetivos de inflação) são muito relacionadas. Se você perde credibilidade ou se você está indo para um cenário de maior incerteza sobre o âncora fiscal, isso torna mais custoso o trabalho do outro lado — afirma, em relação ao trabalhado do BC na trajetória de juros para o controle da inflação.

A perspectiva é que a expansão fiscal, além de aumentar a incerteza sobre a trajetória da dívida, gera pressão na demanda por maior consumo. Isso, conseqüentemente, impacta nos preços. Se houver uma expectativa de inflação maior, o Banco Central pode retardar o ciclo de queda de juros.

— Nós sempre defendemos que se deveria permanecer com a meta e fazer o que fosse necessário para atingi-la. Entendemos que houve uma necessidade de mudança — disse.

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

Na última reunião do Comitê de Política Monetária, em março, o Banco Central reduziu a taxa básica de juros (Selic) em mais 0,5 ponto percentual, para 10,75% ao ano. Uma sinalização recente foi a tendência de ritmo menor de queda da taxa de juros a partir de junho.

— Parte da deterioração (das expectativas) tem, diferente de outros países, e ao menos parcialmente, essa explicação (sobre fiscal). Temos outros ruídos, como Petrobras, Vale, etc. Mas parte disso está relacionado à percepção de que a revisão do fiscal faz da sustentabilidade da dívida um objetivo mais difícil de atingir — afirmou o presidente do BC.

Impacto nos juros

Para definir a taxa básica de juros e tentar conter a alta dos preços, o BC faz projeções buscando saber se as estimativas estão em linha com as metas. A meta de inflação deste ano, definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), é de 3% e será considerada cumprida se oscilar entre 1,5% e 4,5%.

Campos Neto observou que a piora no cenário externo, juntamente com a alteração das metas para as contas públicas, aumentaram as incertezas em relação à última reunião do Copom, realizada em março.

Haddad nos EUA: Haddad diz que medidas sobre déficit zero avançam no Congresso
Com juros mais altos por mais tempo nos Estados Unidos, percepção que se consolidou no mercado financeiro nas últimas semanas, há um impacto sobre o dólar no Brasil — que tende a ficar mais pressionado, como vem acontecendo nos últimos dias. E dólar mais alto pode indicar novas pressões sobre a inflação.

O presidente do BC afirmou, ainda, que a instituição fará o que "for necessário" para trazer as expectativas de inflação para as metas definidas pelo CMN.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/04/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NÃO DÁ PARA HADDAD LAVAR AS MÃOS NA QUESTÃO DO CORTE DE GASTOS, DIZ MANOEL PIRES

Para coordenador do Centro de Política Fiscal e Orçamento Público, da FGV, Fazenda dá sinal ruim quando delega para a pasta de Simone Tebet a política de revisão de despesas

Por Alvaro Gribel



Entrevista com

Manoel Pires - coordenador do Centro de Política Fiscal e Orçamento Público

BRASÍLIA – O economista Manoel Pires, coordenador do Centro de Política Fiscal e Orçamento Público (CPFO), do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), defende que a equipe econômica faça uma mudança de rota na estratégia para reequilibrar as contas públicas.

Após o governo revisar para baixo as metas fiscais para 2025 e 2026,

Pires diz que é preciso “abrir espaço político” para o debate inevitável sobre o crescimento vertiginoso das despesas obrigatórias – e que, sem isso, o próximo passo será alterar o limite de gastos do arcabouço fiscal, hoje com teto de 2,5% ao ano acima da inflação.

“Ninguém consegue colocar o dedo na ferida do controle de despesa”, diz Pires em entrevista ao Estadão. “A dúvida que fica é que talvez nem o ajuste (fiscal) lento aconteça. Porque, com esse crescimento de despesa obrigatória, o risco de o governo abandonar o teto de 2,5% é muito grande.”

Pires reconhece o esforço da equipe econômica nas medidas de aumento de receitas, mas defende que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, entre em campo para apoiar a agenda de revisão de gastos da ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet. O economista entende, porém, que apenas as revisões nos programas anunciados são insuficientes para manter a regra fiscal de pé.

Com a piora do cenário internacional, Pires alerta que a pressão sobre o governo será maior, sob risco de a taxa básica de juros (Selic) cair mais lentamente; mas enxerga uma janela de oportunidade para que a equipe econômica faça um freio de arrumação e consiga entregar um resultado fiscal “melhor do que pegou”. A seguir, os principais trechos da entrevista.



'Ninguém consegue colocar o dedo na ferida do controle de despesa', diz Manoel Pires Foto: Dida Sampaio/Estadão

Qual a sua avaliação sobre a alteração das metas anunciada pela equipe econômica?

O ajuste fiscal que está sendo feito tem uma parcela muito importante de receita não recorrente. E, além disso, a meta no ano que vem envolvia um ajuste adicional de mais de R\$ 100 bilhões, num calendário político extremamente difícil. Acho que houve uma readequação à realidade, que está se impondo.

Houve excesso de otimismo nas metas anunciadas no ano passado?

Houve. Mas isso não deve colocar em questão todo o esforço que a equipe econômica já fez. Isso também é importante reconhecer. Essa é uma situação muito difícil para o governo, porque ele precisa apresentar uma estratégia de ajuste que ofereça algum ganho de credibilidade, alguma relação com o mercado construtiva. Você fica no meio termo entre ter uma meta ambiciosa, ter um ponto de partida positivo, e ao mesmo tempo, esse encontro com a realidade que acontece toda vez que se tenta uma estratégia desse tipo. Todo ministro da Fazenda vive dessa dualidade, dessa ambiguidade, isso não tem jeito.

Os novos números são factíveis?

O governo vai perseguir o limite inferior da meta em 2025, de -0,25% do PIB, ou R\$ 28 bilhões de déficit. Mas há o fato de que eles conseguiram abater os precatórios (dívidas judiciais da União) da meta, no valor de R\$ 39 bilhões. Na prática, pode ter um déficit de quase R\$ 70 bilhões no ano que vem. Com isso, a ideia de que as coisas estão melhorando gradualmente já não está posta, porque este ano a gente pode ter um déficit mais baixo do que isso.

Muitos economistas já preveem 2025 pior que 2024...

A equipe econômica poderia ter apresentado alguma medida de controle de gasto adicional, alguma medida tributária, que pudesse reverter essa mensagem que ficou posta, de que o déficit de 2025 pode ser maior do que o de 2024. Isso faltou no anúncio. O grande problema é que as despesas obrigatórias estão crescendo muito. E a equipe econômica ainda não conseguiu se arrumar direito na agenda do gasto. A dúvida que fica é que talvez nem o ajuste lento aconteça. Porque, com esse crescimento de despesa obrigatória, o risco de o governo abandonar o teto (de gastos) de 2,5% (ao ano acima da inflação) é muito grande.

Falta uma agenda efetiva de cortes de gastos?



Ninguém consegue colocar o dedo na ferida do controle de despesa. O que o governo está conseguindo são coisas muito pequenas dentro do processo orçamentário – e, aparentemente, não está conseguindo tocar nas coisas mais significativas. É muito mais fácil usar as duas formas – ou seja, controle de gastos e aumento de receitas – ao mesmo tempo, do que uma só. Da mesma forma que a equipe econômica anterior focava muito em gastos, a equipe de Haddad foca apenas nas receitas. O que acho que seria muito salutar seria pegar esse episódio para o governo refazer a estratégia. Isso seria importante para a equipe econômica manter o discurso de que é possível entregar um resultado fiscal melhor e acenar com alguma sustentabilidade da dívida pública a longo prazo.

Mas o que seria essa mudança de estratégia?

Abrir um espaço político para essas questões.

Um foco maior nas despesas obrigatórias?

Ter um controle das obrigatórias, para viabilizar a regra de despesa do governo, e continuar focando na agenda de receita para melhorar a meta de resultado primário.

O cenário internacional piorou bastante. Como a questão fiscal se enquadra nesse novo momento?

O contexto internacional coloca mais peso no fiscal sobre as decisões do Banco Central brasileiro, de dar continuidade da queda da taxa Selic. A notícia de que o fiscal vem pior do que o que estava planejado acaba mexendo no cenário, porque dá o sinal invertido do que seria o ideal.

Como vê a atuação da Fazenda e do Planejamento nesse processo de ajuste?

Já trabalhei nos dois lados, Fazenda e Planejamento. E é a Fazenda que dá o tom na agenda de política econômica. O apoio da Fazenda para essa agenda dos gastos é superimportante. Quando o Haddad diz que corte de gastos é com a Tebet, é um péssimo sinal. Ainda que seja, não dá para ele lavar as mãos. Ele tem sido muito bem sucedido na agenda de receita, e, qualquer ajuda que ele dê na agenda de gastos vai ser bom para o Orçamento, porque ele tem conseguido coisas que ninguém conseguiu antes: (fundos) offshore (no exterior), fundos fechados, reversões de causas no STF. Quando ele dá essa mensagem, não acho legal.

Eles precisam ir para a briga no debate público?

Ajuste fiscal é briga. Lembro em 2015 que mudamos as regras de seguro-desemprego e fui aos sindicatos explicar para os sindicalistas. E aí, quando você fala que tem muita fraude, ele entende.

Os gastos indexados com saúde e educação e salário mínimo são problemas?

A Previdência ocupa muito espaço no Orçamento, precisa de controle forte. Agora voltou o piso para a Saúde, e é um debate difícil, depois de sairmos da pandemia. O salário mínimo tem uma regra permanente que não havia nem no governo Lula, era temporária. Faltou alguém da Fazenda dar esse alerta. No Planejamento, a agenda de aumentar a eficiência do gasto é superimportante, mas ela sozinha não reverte em nada o quadro para viabilizar o arcabouço.

Estamos à beira do precipício ou o trem está fazendo a curva, ainda que lentamente?

Eu acho factível ele (o governo) entregar o Orçamento equilibrado do ponto de vista recorrente, estrutural, no fim de um ciclo de mandato. Em um ano, nunca achei. Agora, acho que eles erraram em 2023: fizeram muito pouco ajuste, e é mais fácil fazer isso no primeiro ano, você tem mais popularidade. Jogou para 2024. Olhando o todo, vejo um País que fez um ajuste de pessoal muito duro, que agora está nas mínimas históricas, como proporção do PIB, que fez reforma da Previdência, e agora aceitou enfrentar o debate da arrecadação e gastos tributários. Apesar das ambiguidades, temos um País que tenta se consertar; isso me faz ser sempre otimista.

Mas é preciso um ajuste de rota?

A gente aprende com os erros, e a equipe econômica precisa olhar para esse episódio e fazer alguns ajustes de estratégia para entregar um fiscal melhor do que pegou. Ajustes fiscais são longos, impactam a vida das pessoas. Acho que é preciso fazer um freio de arrumação, ajeitar algumas coisas, rever algumas estratégias, e conseguir entregar um resultado melhor. Isso é viável.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/04/2024

PIORA DOS MERCADOS PREOCUPA FAZENDA, QUE TEME EFEITO NO JURO E 'BOMBAS' NO CONGRESSO; LEIA BASTIDOR

Revisão das metas de 2025 e 2026 coincidiu com agravamento do cenário externo e com demandas crescentes de parlamentares por mais gastos
Por Mariana Carneiro, Bianca Lima e Anna Carolina Papp

BRASÍLIA – O dia seguinte à mudança nas metas fiscais de 2025 e 2026 foi de ressaca e preocupação no Ministério da Fazenda. O anúncio foi avaliado pela pasta como correto e ainda coerente com uma trajetória de estabilização da dívida pública, mas o timing não poderia ter sido pior.

Coincidiu com o agravamento do cenário externo, que levou o dólar ao maior patamar em mais de um ano, e com notícias negativas vindas do Congresso Nacional – que podem tirar mais alguns bilhões de reais dos cofres públicos neste e nos próximos anos.

E tudo isso com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, fora do País, em reunião do Fundo Monetário Internacional (FMI) em Washington, nos Estados Unidos. O Estadão apurou que a nova trajetória esperada para os juros norte-americanos, que tira a atratividade de países emergentes, não estava no cenário-base da equipe econômica, que teme os efeitos do repique do dólar sobre a inflação e, conseqüentemente, sobre a taxa de juros brasileira.



Haddad, em fala durante evento do FMI, atribuiu dois terços da piora do mercado ao cenário externo e apenas um terço às questões fiscais internas. Foto: Marcelo Camargo/Marcelo Camargo/Agência Brasil

Nesse cenário, o debate sobre um ciclo mais curto de cortes da Selic ganhou força, com parte do mercado já revendo os números. Uma taxa de juros estacionada em patamar mais elevado significa crédito mais caro, com impacto no PIB e na geração de empregos – tudo o que a ala política do governo não quer nem ouvir falar, em meio à queda de popularidade do presidente

Luiz Inácio Lula da Silva e a às vésperas das eleições municipais.

Haddad, em fala durante evento do FMI, atribuiu dois terços da piora do mercado ao cenário externo e apenas um terço às questões fiscais internas. Mas esse um terço também está tirando o sono da equipe econômica – sobretudo após as últimas notícias vindas do Congresso.

Nesta terça-feira, a extinção do Perse, o programa que concede benefícios tributários ao setor de eventos, foi retirada de uma medida provisória (MP) editada pelo governo com o objetivo de eliminar o socorro criado na pandemia, visto como falho e suscetível a uma série de fraudes. Agora, a Fazenda tem até o fim de maio para construir um acordo de meio-termo em torno do projeto de lei que trata do mesmo assunto e já calcula os prejuízos.

As negociações com a relatora do tema, Renata Abreu (Podemos-SP), giram em torno da manutenção do limite de R\$ 78 milhões para empresas que possam usufruir do benefício ou um faseamento mais curto para o fim do programa. O governo prevê gastar R\$ 8 bilhões neste ano, caso o Perse não seja desidratado – valor que amplia o desequilíbrio fiscal.

A Fazenda se ressentida, pois considera que age sozinha no esforço ligado às contas públicas – mesmo o ajuste ainda estando focado na parte arrecadatária, com pouca ênfase na reavaliação dos gastos. Há pautas no Congresso que beneficiam tanto o Legislativo quanto o Judiciário e que



implicam forte aumento de despesas. Já o reajuste de servidores do governo, ao menos por enquanto, ficou mais distante, com as negociações voltadas para 2025 e 2026.

Dentre as “pautas-bomba” está a PEC do Quinquênio, que ressurgiu no Senado sob patrocínio do presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). A medida concede promoção automática a membros do Judiciário e faz pagamentos retroativos, o que teria impacto fiscal. Mas não é só isso: o benefício tem potencial de provocar um carrossel nas carreiras de Estado, gerando uma busca por privilégios também em outros setores do serviço público.

Pacheco tem dito que a expansão dos gastos ocorrerá dentro do Orçamento do Poder Judiciário e oferece em troca a aprovação do projeto de lei dos supersalários, que limita os pagamentos de servidores ao teto salarial do serviço público, atualmente em R\$ 44 mil.

A leitura na Fazenda é que o ambiente no Congresso se tornou mais adverso neste ano. Se em 2023 foi possível aprovar medidas de ampliação de receitas por meio de negociações com líderes partidários no Congresso, neste ano, os líderes estão menos empoderados. Ganharam relevância os prefeitos e as demandas regionais e, neste contexto, ninguém deseja aprovar projetos que possam desagradar apoiadores locais.

Ao mesmo tempo, a eleição para as presidências da Câmara e do Senado, no início de 2025, deu mais poder ao baixo clero, eleitorado que vai escolher quem vai suceder Arthur Lira (PP-AL) e Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

Judicialização

Neste cenário, é difícil barrar medidas que ampliam gastos como as desonerações da folha de pagamentos de prefeituras e de setores econômicos. E a previsão é que a divergência sobre esse tema seja levada ao Judiciário no “curtíssimo prazo”, segundo um interlocutor ouvido pela reportagem. Improvável, também, restringir o pagamento de emendas parlamentares.

Para dar lastro a essas despesas, a Fazenda cedeu no jabuti que permite a antecipação de até R\$ 15,7 bilhões em novos gastos, o que era previsto apenas para o fim de maio mas que deve ocorrer ainda neste mês. A liberação antecipada foi uma decisão da Casa Civil, para honrar negociações políticas com parlamentares.

Segundo o líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), esses recursos serão usados para honrar o pagamento de R\$ 3,6 bilhões em emendas parlamentares de comissão, que serão restabelecidas com a provável derrubada do veto do presidente Lula.

O restante bancará as desonerações, que não constavam no Orçamento deste ano, além do rescaldo da revisão do Perse.

Novas medidas

Dessa forma, um novo cardápio de medidas arrecadatórias já está no radar da Fazenda, com ações que seriam apresentadas ainda em 2024 para que pudessem ter efeito a partir de 2025 – quando o cenário fiscal será ainda mais desafiador.

A equipe econômica rejeita a ideia de que reduzir a meta fiscal a zero em 2025, como anunciado nesta semana, seja desistir do compromisso com o ajuste nas contas do governo. Sem receitas extraordinárias, como em 2024, e com o aumento de despesas obrigatórias, a previsão é que será difícil obter a marca zero.

A estratégia da equipe de Haddad é tentar mostrar ao mercado que, apesar do mal-estar com a revisão do alvo, a mudança foi necessária para que o objetivo não caia em descrédito.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/04/2024

GOVERNO INCLUI DESPESA EXTRA PERMITIDA PELO ARCABOUÇO EM 2025, MAS COM TRAVA PARA USO DO DINHEIRO

Projeto determina que governo só possa executar gasto extra de R\$ 15,7 bilhões no ano que vem se aumento de arrecadação for igual ao projetado, mas trava é limitada e depende do que for colocado no Orçamento

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) inclui um gasto extra autorizado pelo arcabouço fiscal na previsão do Orçamento de 2025, mas com uma trava para o uso do dinheiro. Um dispositivo incluído no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) prevê que o aumento de até R\$ 15,7 bilhões em despesas programado para este ano só possa se repetir no ano que vem se o crescimento da arrecadação estimada acontecer de fato.

O arcabouço fiscal autoriza o governo a abrir um crédito de R\$ 15,7 bilhões em 2024 para gastos extras caso a projeção de receita para o ano seja mais elevada do que o inicialmente estimado. Atualmente, essa despesa só pode ser feita depois do final de maio e ainda precisa ser aprovada pelo Congresso. Um projeto aprovado pela Câmara na semana passada, porém, antecipa essa abertura e autoriza o governo Lula a gastar esse dinheiro imediatamente por decreto, sem aprovação do Legislativo.



Ministra Simone Tebet (Planejamento e Orçamento), responsável pelo envio das diretrizes do Orçamento de 2025 ao Congresso Nacional. Foto: Wilton Junior/Estadão

O gasto extra em 2024 pode virar permanente e entrar no Orçamento de 2025. Mas, se a arrecadação for menor do que o esperado atualmente, o gasto precisa ser cortado no ano que vem, de acordo com a lei atual do arcabouço.

O projeto aprovado pela Câmara abre uma margem para que essa “punição” seja vetada ou simplesmente ignorada e abriu uma preocupação no mercado financeiro. A antecipação foi aprovada por meio um “jabuti” – medida estranha – em um projeto sobre o Seguro DPVAT.

O projeto da LDO mantém a possibilidade do gasto extra em 2025, facilitando o uso do recurso ao colocá-lo no Orçamento, mas coloca uma trava a mais para o uso do dinheiro no ano que vem.

O governo não incluiu o valor no cálculo do limite de despesas do Orçamento de 2025. Além disso, o montante só poderá ser usado se o crescimento da arrecadação de 2024 for realmente igual à estimativa que justificou o gasto extra neste ano – o que só poderá ser comprovado no final de janeiro de 2025. Ou seja, se o governo não conseguir esse aumento de arrecadação, o dinheiro ficará travado, sem possibilidade de uso.

Trava é opcional, tem alcance limitado e dependerá do Orçamento

O potencial de efeitos do dispositivo, no entanto, é limitado. A medida permite que o gasto seja incluído no Orçamento, ainda que fique “pendurado” à espera de arrecadação, e facilita o uso do dinheiro sem necessidade de aprovar um novo projeto no Orçamento para colocar esse gasto nas contas em 2025, favorecendo o governo se ele quiser gastar mais no próximo ano.

Além disso, a trava é opcional e terá de ser confirmada pelo Executivo no envio do projeto de Orçamento para 2025, que deve ser encaminhado para o Congresso no fim de agosto, e na aprovação da peça orçamentária pelo Legislativo, com previsão para dezembro. O texto do projeto das LDO esclarece que os recursos “poderão” ser condicionados à comprovação de arrecadação, ou seja, o dispositivo não é obrigatório, mas sinaliza um caminho traçado pela equipe econômica.



“O problema foi antecipar os R\$ 15,7 bilhões em 2024. A antecipação mostra que não existe nenhum esforço para evitar o aumento de gasto. Se o objetivo é esse, qualquer buraco que o governo consiga encontrar na legislação para gastar, ele vai tentar, mesmo condicionando à receita”, avalia o economista-chefe da Genial Investimentos, José Márcio Camargo.

Ao enviar o projeto da LDO, o governo justificou a proposta por escrito. Mensagem assinada pela ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, diz que a medida foi elaborada para dar transparência e previsibilidade ao Orçamento em 2025. Em outras palavras, a equipe econômica do governo só quer executar esse gasto extra no ano que vem se tiver dinheiro em caixa.

“Desse modo, com vistas a dar transparência e previsibilidade ao processo orçamentário, o Projeto prevê que as despesas decorrentes da ampliação do limite devem ser tratadas como condicionadas, vinculando-se à confirmação da base de cálculo, conforme a apuração da arrecadação das receitas em 2024”, diz a mensagem assinada por Tebet.

Em resposta à reportagem, o Ministério do Planejamento e Orçamento afirmou que o dispositivo está em linha com o arcabouço fiscal. “O art. 14 da LC 200/2023 (lei do arcabouço) dispõe que o acréscimo do limite na base de 2025 depende de verificação da receita realizada em 2024, o que não estará encerrado quando do envio do PLOA (Projeto de Lei Orçamentária Anual). Dessa forma o mecanismo prevê a possibilidade de estimar esse espaço e utilizá-lo no PLOA, condicionado à sua real apuração.”

O projeto não mexe nos R\$ 15,7 bilhões que poderão ser gastos em 2024, pois a LDO trata somente das regras de 2025. O que pode acontecer é o dispositivo ser alterado no Congresso. Se o “jabuti” aprovado na Câmara for aprovado no Senado e sancionado pelo presidente Lula, alterando a lei do arcabouço, os parlamentares teriam uma justificativa para alterar o projeto da LDO de 2025 e manter o gasto extra sem amarras no próximo ano.

Conforme o Estadão mostrou, os “furos” no arcabouço fiscal começaram mais rápido do que os dribles feitos no antigo teto de gastos. Desde que a nova âncora fiscal foi aprovada, em agosto do ano passado, R\$ 28 bilhões em despesas foram retiradas dos limites de gastos vigentes em 2023 e 2024.

Ao falar sobre o “jabuti” aprovado pela Câmara, o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, afirmou que a equipe econômica acompanhou a negociação da proposta e agiu para preservar a espinha dorsal do arcabouço. Ele refutou as avaliações de que a flexibilização fragiliza a regra fiscal. “Eu não concordo com essa avaliação de que há várias alterações sendo feitas no marco fiscal, isso não procede. O marco fiscal está intacto”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/04/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO DA VALE SOBE 6% NO 1º TRIMESTRE

A companhia informou que fechou o primeiro trimestre com produção de minério de ferro de 70,8 milhões de toneladas

Por Rafael Rosas, Valor — Rio

A Vale fechou o primeiro trimestre com produção de minério de ferro de 70,8 milhões de toneladas, um crescimento de 6,1% na comparação com igual período do ano passado. A produção de pelotas

creveu 1,8% na mesma comparação, para 8,5 milhões de toneladas. Os dados constam do relatório de produção e vendas do primeiro trimestre, divulgado nesta terça-feira (16) pela companhia.

De acordo com a mineradora, o principal destaque no crescimento da produção no Sistema Norte foi o volume extraído no S11D, no Pará, que foi 1,4 milhão de toneladas maior que em igual período do ano passado. A produção no S11D foi recorde para um primeiro trimestre desde 2020.



Produção de minério de ferro da Vale cresceu 6% no 1º trimestre, para 70,8 milhões de toneladas — Foto: Arquivo/Vale

Segundo a empresa, houve “iniciativas contínuas de confiabilidade de ativos garantindo maior estabilidade operacional durante período chuvoso”. Na Serra Norte, a produção diminuiu devido à menor disponibilidade de run-of-mine (ROM, minério de menor qualidade, sem beneficiamento), conforme previsto no plano de lavra.

Ainda sobre o Sistema Norte, a empresa destacou o aumento de 17% no volume embarcado no porto de Ponta da Madeira (MA), resultado de iniciativas para minimizar o impacto de chuvas, como a gestão da umidade de cargas, entre outras.

Em Minas Gerais, o destaque ficou com o Sistema Sul, que contribuiu com uma produção 2,9 milhões de toneladas maior que nos três primeiros meses do ano passado. No relatório, a Vale creditou o aumento à maior estabilidade em Vargem Grande e Mutuca, com iniciativas para minimizar o impacto das chuvas e maiores compras de terceiros.

Ainda em Minas, o Sistema Sudeste teve produção 1 milhão de toneladas maior neste primeiro trimestre devido ao “sólido” desempenho operacional das plantas de Brucutu e Timbopeba e maiores compras de terceiros. A produção em Alegria foi menor devido a ajustes na planta, com o objetivo de aumentar o processamento de minério de maior qualidade.

Pelotas

A produção de pelotas cresceu no primeiro trimestre frente a igual período do ano passado devido ao aumento da disponibilidade de “pellet feed” nas minas dos Sistemas Sudeste e Sul, impulsionando uma maior produção de pelotas nas plantas de Tubarão e Vargem Grande.

Em termos de vendas de minério de ferro, houve aumento de 14,6% no volume de finos de minério, para 52,5 milhões de toneladas. As vendas de pelotas, por sua vez, somaram 9,2 milhões de toneladas, uma alta de 13,4% frente ao primeiro trimestre do ano passado, enquanto os volumes vendidos de ROM somaram 2 milhões de toneladas, 23,5% a mais que em igual período de 2023.

Somadas, as vendas dos três produtos atingiram 63,8 milhões de toneladas, 14,7% a mais que nos três primeiros meses do ano passado.

A companhia ressaltou que o crescimento das vendas foi impulsionado pela ausência de restrições de carregamento portuário que impactaram negativamente o porto Ponta da Madeira nos três primeiros meses de 2023.

“A diferença entre a produção e as vendas é explicada pelos efeitos da cadeia de valor da Vale e pela formação de estoques de cargas em trânsito para os centros de distribuição”, disse a companhia no relatório.

O preço médio realizado nos finos de minério de ferro foi de US\$ 100,7 por tonelada, 7,3% menor que no período entre janeiro e março do ano passado. Nas pelotas, o preço médio foi de US\$ 171,9 por tonelada, alta de 5,8% na comparação anual.



Cobre

A produção de cobre da Vale entre janeiro e março somou 81,9 mil toneladas métricas, uma alta de 22,2% na comparação com igual período do ano passado. Os dados constam do relatório de produção e vendas da companhia no primeiro trimestre, divulgado nesta terça-feira (16).

A companhia destacou o aumento de 15,6 mil toneladas em Salobo na comparação com os três primeiros meses de 2023. A razão para o crescimento foi o ramp-up de Salobo 3, cuja planta teve taxa média de processamento de 90% no primeiro trimestre.

As plantas de Salobo 1 e 2 tiveram produção 6,8 mil toneladas menor devido aos menores teores de cobre, já esperados segundo o plano de desenvolvimento de mina.

Em Sossego, a produção de cobre foi 1 mil toneladas menor que no primeiro trimestre do ano passado devido a manutenção programada e a minérios de menor teor. Os trabalhos de manutenção devem ser concluídos no final de abril.

No Canadá, a produção de cobre cresceu 0,4 mil toneladas frente ao primeiro trimestre do ano passado.

As vendas de cobre somaram 76,8 mil toneladas no primeiro trimestre, alta de 22,5% frente a igual período de 2023.

O preço médio realizado pela Vale com as vendas de cobre foi de US\$ 7.687/t, 18,8% menor que em igual período do ano passado.

Níquel

A produção de níquel da Vale no primeiro trimestre foi de 39,5 mil toneladas métricas, uma queda de 3,7% frente a igual período de 2023. Os dados constam do Relatório de Produção e Vendas da mineradora para o primeiro trimestre.

Em Sudbury, no Canadá, a produção foi 0,7 mil toneladas maior que nos três primeiros meses do ano passado, como resultado de melhor desempenho das minas, suportado pelo ramp-up da mina de Copper Cliff South, que foi parcialmente compensado por manutenção corretiva na refinaria de Copper Cliff.

Em Thompson, também no Canadá, a produção foi em linha com o primeiro trimestre do ano passado.

E nas operações de Voisey's Bay, a produção ficou estável frente ao primeiro trimestre de 2023. O volume de níquel contido no minério lavrado em Voisey's Bay aumentou 55% na mesma comparação, conforme o ramp-up das minas subterrâneas avança.

O níquel proveniente da produção de terceiros ficou 2,1 mil toneladas menor, dentro do planejado, segundo a empresa. "O consumo de 'feed' de terceiros está em linha com a estratégia de maximizar a utilização e o desempenho de nossas operações downstream", disse a companhia no relatório.

Na Indonésia, a produção de níquel cresceu 4,7 mil toneladas ante os três primeiros meses de 2023, refletindo o "desempenho robusto" do fluxo Indonésia-Matsusaka-Clydach. A produção de níquel em matte em PTVI foi de 18,4 mil toneladas no trimestre, aumento de 1,4 mil toneladas na comparação anual.

Em Onça Puma, no Pará, a produção de níquel foi 4,9 mil toneladas menor que nos três primeiros meses do ano passado. As operações estavam suspensas desde outubro de 2023 para a reforma do forno e, segundo a Vale, os trabalhos de reforma foram concluídos em meados de março. "No momento, o forno elétrico está em fase de aquecimento e a planta está no caminho para retomada da produção no início de maio", disse a mineradora no relatório.

As vendas de níquel totalizaram 33,1 mil toneladas no trimestre, queda de 17,5% na comparação com o primeiro trimestre do ano passado, devido principalmente à estratégia de estoques da Vale Base Metals (VBM) em cobrir as vendas contratadas durante a manutenção planejada das refinarias no segundo trimestre.

O preço médio realizado nas vendas de níquel no primeiro trimestre ficou em US\$ 16.848 por tonelada, uma queda de 33,3% frente ao primeiro trimestre de 2023. Segundo a companhia a queda foi fruto do recuo de 36% das cotações na London Metal Exchange (LME) na mesma comparação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/04/2024

SECA NA AMAZÔNIA EVIDENCIA A IMPORTÂNCIA DE INVESTIR EM INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA

A região, que é a segunda mais importante para o setor de cabotagem no Brasil, sofre com a falta de obras que garantam a navegação comercial durante todo o ano

Por ABAC



Porto de Manaus é o segundo maior do país em movimentação para a cabotagem — Foto: Getty Images

Todos os anos, a partir de agosto, começa o período de seca na região amazônica. Ele se estende ao longo do segundo semestre e dificulta o acesso a água potável, prejudica a atividade de pesca e estrangula a logística da região. Em 2023, uma combinação de fatores, incluindo o fenômeno El Niño e as mudanças climáticas, provocou uma seca mais rigorosa.

Seus impactos ainda são sentidos. “O nível dos rios, neste primeiro semestre de 2024, permanece em geral mais baixo do que um ano atrás, o que significa que possivelmente este será mais um ano de crise”, afirma Luis Fernando Resano, diretor executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), uma entidade fundada há 51 anos com o objetivo de contribuir para a expansão do setor.

Crise contínua



Rio Negro, a forte estiagem que atinge o Amazonas tem dificultado a navegação — Foto: Banco de Imagens

Quando os principais rios da Amazônia perdem água, os navios utilizados no setor, com capacidade para transportar até 3 mil contêineres cada, encontram dificuldade para acessar o principal porto da região (Manaus). A solução passa ser distribuir a carga em balsas menores, que em geral carregam pouco mais do que 100 contêineres.

“A logística fica mais demorada e mais cara, com prejuízo direto para a vida da população de cidades como Manaus, que é o segundo maior porto em movimentação para a cabotagem no Brasil”, detalha Resano. A indústria da região fica prejudicada, assim como o acesso a bens de consumo essenciais, já que as opções de deslocamento por terra esbarram na má qualidade das rodovias.

“Uma série de insumos, de cimento a medicamentos, chega à capital do Amazonas por navio”, exemplifica o diretor executivo da ABAC. O momento exige ações urgentes e estruturais, ele argumenta: “É preciso fazer obras de dragagem antes da seca. Não basta apenas mover a areia do leito dos rios”.



Apoio para a indústria

Por sua vez, Luiz Augusto Barreto Rocha, empresário e presidente do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (CIEAM), comenta: “A indústria da região é muito menor do que poderia. A falta de infraestrutura compromete o avanço e a estabilidade do setor. Temos um polo relevante na Zona Franca de Manaus, que atua sem prejudicar a floresta. Mas apenas 0,2% do Produto Interno Bruto (PIB) da região é investido em infraestrutura. É menos do que o necessário para manter o estoque atual”.

Para Rocha, a cabotagem atua como uma alavanca importante para o desenvolvimento da região, mas poderia atuar de forma ainda mais decisiva. “Os rios da Amazônia são navegáveis, mas não são hidrovias. Falta ação do poder público para manter os leitos num nível aceitável, falta batimetria, dragagem de partes do rio, criação de infraestrutura”, declara.

“Em Manaus somos muito bem servidos pela cabotagem, que nos conecta com os principais portos do Brasil. Essa atividade proporciona uma robustez na logística, tanto para importação quanto para exportação”, diz Claudomiro Carvalho, empresário e presidente da Associação Brasileira de Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani). “A importância da cabotagem para o desenvolvimento amazônico é enorme, sem ela não seríamos tão competitivos”.

Em sua avaliação, o que falta, tanto para a cabotagem quanto para a navegação interior, é investimento em infraestrutura – e também ordenamento governamental. “Precisamos entender melhor quem zela pelas normas de atuação, quem tem responsabilidade sobre os investimentos”.

Setor estratégico

A situação vivenciada na Amazônia exemplifica a importância da cabotagem para a economia nacional. A navegação de cabotagem é a melhor alternativa para centenas de produtos, de helicópteros a televisão, de pás eólicas a biocombustíveis, de minério e grãos a vestuário.

Anualmente são movimentados mais de 1 milhão de contêiner de 20 pés, em vários segmentos, e mais de mais 2,5 milhões de toneladas em cargas de químicos, petroquímicos e biocombustíveis, entre os portos brasileiros.

O setor se diferencia pela previsibilidade de entrega, pelo baixo risco de avarias e roubos, com conseqüente redução de custos logísticos, apoiada pelo manejo adequado e seguro das cargas. É ambientalmente sustentável, já que emite 4 vezes menos gases poluentes, se comparado aos demais modais de transporte, e causa menos acidentes ambientais, com maior controle e responsabilização.

Ao longo dos últimos anos, a movimentação total vem aumentando: eram 423,8 mil TEUS (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em 2011 e chegou a mais de 1,2 milhão em 2023. Mas o alcance do setor pode ser ainda maior. De acordo com um levantamento realizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 2019, o Brasil utiliza, para transporte comercial de cargas e passageiros, 19 mil quilômetros dos 63 mil quilômetros navegáveis de rios – o equivalente a apenas 30,9% do total.

O governo federal vem trabalhando no projeto BR dos Rios, que tem por objetivo incentivar a navegação nos rios brasileiros, por onde passam atualmente apenas 5% do total de cargas do país – a meta inicial é alcançar 8% até 2035. “Temos pressionado o poder público em prol da realização de ações coordenadas”, declara Luis Fernando Resano. “O setor de cabotagem está preparado para aumentar sua contribuição para a economia nacional”.

Para saber mais, acesse <https://abac-br.org.br/>.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/04/2024

TCU APROVA ESTUDOS PARA CONCESSÃO DAS BR-381 E BR-040 E GOVERNO PREVÊ EDITAIS PARA MAIO

Trechos são conhecidos como Rota dos Cristais
Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



BR-381 — Foto: Alberto Ruy/MInfra

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou hoje os planos de outorga de duas rodovias federais, em Minas Gerais e Goiás, que serão concedidas à iniciativa privada. São os trechos da BR-381 (MG), que vai de Belo Horizonte a Governador Valadares, e da BR-040 (MG/GO), a chamada Rota dos Cristais.

“A aprovação desses estudos é uma etapa importante para que a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) possa publicar os editais de concessão. A expectativa é que o edital de concessão seja publicado ainda no início do mês que vem pela agência, com dias depois haveria o leilão, muito provavelmente no final do mês de agosto”, explicou a secretária Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, Viviane Esse, em nota.

O ministério informou que o trecho da BR-381 vai do entroncamento da rodovia com a BR-262, em Belo Horizonte, até o encontro com a BR-116, em Governador Valadares. A rodovia chegou a ter o edital de licitação publicado no ano passado, mas o leilão não chegou a ser realizado por falta de interessados. Os investidores não quiseram assumir o risco geológico de alguns trechos, o que poderia comprometer o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Após a decisão de hoje do TCU, o Ministério dos Transportes informou que as obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas para os Lotes 8A e 8B, na saída de Belo Horizonte, saíram da concessão. Essas intervenções, previstas no projeto original, serão delegadas ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

“O trecho foi identificado como de maior risco e essa alteração deve deixar o ativo federal mais atraente para investidores em potencial”, destacou a pasta dos Transportes.

De acordo com o ministério, na Rota dos Cristais, será transferido à iniciativa privada o trecho de 594,80 quilômetros de pistas. Trata-se da ligação de Belo Horizonte à cidade goiana de Cristalina. A concessão inclui parte da BR-040, em Goiás, entre o entroncamento com a BR-050 até a divisa dos dois Estados. Também faz parte do projeto a extensão da BR-040/MG, do KM 0 ao 533,2, que vai do limite entre os dois Estados até o entroncamento com a BR-135, no Anel Rodoviário de Belo Horizonte. São estimados R\$ 10,65 bilhões de investimentos na rodovia.

No caso da BR-381, dos R\$ 10,09 bilhões previstos em 304 quilômetros ao longo de 30 anos de concessão, R\$ 6,03 bilhões são para investimentos e R\$ 4,06 bilhões para serviços operacionais. A maior parte das melhorias visa ampliar a capacidade e a segurança da via, incluindo 134 Km de duplicações, 138,4 Km de faixas adicionais, 10 Km de marginais e 23 passarelas de pedestres.

Em nota, o Ministério dos Transportes ressaltou que a BR-381 é considerada um dos corredores logísticos mais importantes de Minas Gerais. Para a pasta, a concessão garantirá “melhorias significativas” para a segurança dos usuários, com novos equipamentos de proteção e uma estrutura operacional de atendimento mais eficiente, voltada para a redução do número de ocorrências e de resposta rápida a sinistros.

Em relação à Rota dos Cristais, as intervenções na rodovia abrangem quatro frentes de melhoria: recuperação e manutenção da via; retomada das obras de ampliação de capacidade, melhorias e manutenção do nível de serviço; e frentes de conservação e de serviços operacionais. Além de

instalar bases de serviços de atendimento aos usuários, a rodovia deve receber investimentos para mais 10 Km de duplicação, 43 passarelas de pedestres (entre estruturas novas e remodeladas), 343,8 Km de faixas adicionais, 61,6 Km de vias marginais, 18 passagens de fauna e dois pontos de parada e descanso para caminhoneiros.

O ministério esclareceu que o trecho da BR-40, com estudos aprovados pelo TCU, faz parte da concessão da antiga Via 040 (BR-040/DF/GO/MG). A concessão original foi desmembrada em duas novas: a “Rota dos Cristais” e a da “Rota do Pequi”, entre Cristalina (GO) e o Distrito Federal, no trecho entre Goiânia e DF (BR-153/060).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/04/2024

CÂMARA MUNICIPAL DE SP DÁ AVAL À PRIVATIZAÇÃO DA SABESP EM PRIMEIRA VOTAÇÃO

A proposta permite a manutenção do contrato da capital paulista com a empresa depois da desestatização

Por Valor



Estação de tratamento de água da Sabesp — Foto: Gilberto Marques/Governo de SP

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou, em primeira votação, o projeto que trata da privatização da Sabesp. A proposta permite a manutenção do contrato da capital paulista com a empresa depois da desestatização.

O projeto teve 36 votos a favor e 18 contrários na primeira votação. Para ser aprovado, precisa de maioria simples, com o apoio de ao menos 28 dos 55 vereadores, em duas votações. A Câmara Municipal fará

audiências públicas até o fim do mês, antes da segunda e última votação, ainda sem data marcada para ser realizada.

A atual legislação municipal prevê a possibilidade de rompimento do contrato se Sabesp for privatizada. Com o projeto de lei, a gestão municipal poderá fazer ajustes no contrato e manter a concessão.

A cidade de São Paulo representa quase metade do faturamento da Sabesp e a manutenção do contrato com a capital é essencial para o governo do Estado, para tornar a venda da empresa mais atrativa.

A privatização da Sabesp é uma das principais bandeiras do governador do Estado, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e tem o apoio do prefeito da capital e pré-candidato à reeleição, Ricardo Nunes (MDB). O governador pretende terminar o processo de privatização da Sabesp neste ano, antes da eleição municipal. Em dezembro, a Assembleia Legislativa de São Paulo aprovou a privatização da Sabesp pelo governo do Estado.

O Tribunal de Contas do Município de São Paulo e a oposição, no entanto, apontam para os riscos da privatização da empresa, como o aumento da tarifa, a redução dos investimentos, a queda na qualidade do atendimento da população.

A proposta foi aprovada em primeira votação menos de um mês de o prefeito ter enviado à Câmara Municipal o projeto para dar aval à manutenção do contrato com a Sabesp. Vereadores da oposição acusaram Ricardo Nunes de apoiar a venda da companhia para ter o apoio do governador para disputar a reeleição.

A sessão foi marcada por protestos contra a privatização nas galerias da Câmara Municipal. Antes da discussão em plenário, foi realizada a segunda audiência pública para debater a privatização e também houve protestos. Em meio ao tumulto, uma pessoa foi detida.

Líder do governo, Fabio Riva (MDB) defendeu a privatização da Sabesp e a manutenção do contrato, mas afirmou que o projeto em tramitação deve ser modificado antes da segunda votação. “Precisamos melhorar e vamos levar para dialogar com o governo do Estado”, disse.

Ex-secretária de Tarcísio, Sonaira Fernandes (PL) reforçou a defesa da desestatização pelo governo estadual.

Da oposição, Carlos Gianazzi (Psol) criticou a proposta. “O único avanço que tem nesse projeto é em cima do bolso dos munícipes, que vão pagar a conta dessa privatização. O que estamos vivendo é uma subserviência do prefeito ao governador Tarcísio, que vem com a sanha privatista”, afirmou.

Líder do PT, Senival Moura criticou a privatização da Sabesp e citou problemas de concessões e privatizações feitas em São Paulo, como a dos cemitérios, que encareceu o serviço, da Enel e de linhas da CPTM, que são marcadas por problemas.

A vereadora Luna Zarattini (PT) também criticou a venda da Sabesp. “A privatização não garante a qualidade da água. A pressa que se dá é porque querem colocar o projeto goela abaixo do povo. Não vai melhorar a qualidade da água”, disse.

“O que está por trás da água privatizada é a troca de apoio político. Este ano vai ter eleição. E o prefeito é capaz de fazer qualquer coisa para ter apoio político do Tarcísio. Mas essa troca de apoio não vale privatizar a água. Eles querem dar o controle da nossa empresa, do saneamento para a iniciativa privada, tirando do controle da população. O que está acontecendo é um crime contra o povo”, disse Luna.

Segundo pesquisa do Datafolha feita no início de abril, 53% dos moradores de São Paulo são contra a privatização da Sabesp e 40% são a favor. Dos entrevistados, 1% disse ser indiferente e 6% não souberam responder.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/04/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SLB FECHA CONTRATOS PARA DEZENAS DE POÇOS DA PETROBRAS

Da Redação OFFSHORE 17/04/2024 - 19:17



A empresa de tecnologia energética SLB garantiu três contratos para até 35 poços submarinos no campo petrolífero Búzios da Petrobras, cobrindo hardware e serviços de completação.

O escopo dos contratos inclui válvulas elétricas de controle de intervalo completo e válvulas elétricas de segurança subterrâneas da SLB. A concessão é um catalisador para a eletrificação completa do sistema de produção da Petrobras, melhorando a disponibilidade da produção por meio de completações mais confiáveis, disse a SLB em comunicado à

imprensa.

Ao converter para completações elétricas, a Petrobras ganhará a capacidade de controlar de forma confiável um sistema mais sofisticado no subsolo, disse a SLB. A eletrificação total das completações permite o máximo controle da produção em vários drenos de reservatórios, potencialmente exigindo menos poços e limitando trabalhos pesados durante a vida produtiva dos poços do campo de Búzios, explicou.

“Ao alavancar a eletrificação e a digitalização das completações do SLB, a Petrobras aumentará sua eficiência de recuperação de campo em reservatórios complexos e desafiadores do pré-sal”, disse Steve Gassen, presidente de Sistemas de Produção do SLB.

Grande parte da tecnologia a ser implantada em Búzios e disponível para outros operadores de campos do pré-sal brasileiro foi desenvolvida no Centro de Engenharia de Taubaté da SLB no Brasil para o pré-sal brasileiro, em colaboração com o Cenpes, o centro de pesquisas da Petrobras, e a TotalEnergies, de acordo com SLB.

O campo petrolífero de Búzios fica na Bacia de Santos, com profundidade média de água de aproximadamente 2.200 metros (7.218 pés). É o maior campo produtor de petróleo do pré-sal em águas profundas do mundo, segundo a Petrobras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/04/2024

CAMPO DE BÚZIOS BATE A MARCA DE 1 BILHÃO DE BARRIS DE ÓLEO PRODUZIDOS DESDE QUE COMEÇOU A OPERAR

Da Redação OFFSHORE 17/04/2024 - 19:14



A Petrobras, em consórcio com as empresas CNOOC, CNODC e PPSA, alcançou uma nova marca: o campo de Búzios chegou a 1 bilhão de barris de óleo (bbl) produzidos. O feito foi atingido no último dia 31 de março, e soma a produção das cinco unidades em operação no maior campo do mundo em águas ultraprofundas, os FPSOs P-74, P-75, P-76, P-77 e "Almirante Barroso".

“Não se trata apenas de um número impressionante. Essa conquista é fruto do trabalho coletivo de muitas pessoas, nas mais diversas equipes, junto com a inovação nas formas de

fazer, que é marca da Petrobras. Além da utilização de tecnologias de última geração desenvolvidas para ampliar a eficiência dos reservatórios. Trabalhamos muito para atingir esse objetivo: produzir de forma responsável, segura e rentável”, disse o diretor de Exploração e Produção da Petrobras, Joelson Mendes.

Com novos sistemas de produção que serão instalados nos próximos anos, a capacidade do campo será elevada para a casa dos dois milhões de barris de óleo por dia até 2030. “À medida que celebramos este momento memorável, também reconhecemos que nosso trabalho está longe de terminar. Este marco é mais uma etapa em nossa jornada contínua de excelência e inovação. Temos novos sistemas de produção em projeto que irão impulsionar a produção no campo de Búzios, contribuindo para o futuro da Petrobras”, afirmou o gerente executivo do campo de Búzios, Marcio Kahn.

Em junho do ano passado, Búzios já havia registrado a produção acumulada de 1 bilhão de barris de óleo equivalente – que considera óleo em barris somado à produção de gás, convertida para barris equivalentes de óleo (boe).

Resultados positivos

Localizado a 180 km da costa, o campo de Búzios começou a operar em 2018 e coleciona resultados positivos, além dos poços mais produtivos do país, a mais de 2 mil metros de profundidade. A espessura de seu reservatório tem a mesma altura que o Pão de Açúcar – e sua extensão corresponde a mais que o dobro que a Baía de Guanabara.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2024

ANTAQ DETALHA PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO NO ÂMBITO DA AGÊNCIA NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/04/2024 - 19:12



Audiência contou com a presença de representantes da Antaq, MPor, do Grupo Maersk e do ICCT

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, detalhou os projetos da Agência focados na descarbonização do setor aquaviário em audiência pública promovida pela Comissão Especial da Transição Energética e Produção do Hidrogênio Verde no Brasil, nesta terça-feira (16).

Entre as ações da agenda ambiental apresentadas estão a entrega, no ano passado, do estudo dos Impactos das Mudanças Climáticas nos Portos Brasileiros e o diagnóstico de como os portos brasileiros estão se preparando para a Transição Energética, um estudo que está sendo feito em parceria com a agência de fomento alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit).

Além do Inventário de Emissão de Carbono do Setor Aquaviário, cuja primeira fase está planejada já para 2024. “A Antaq sempre teve a sustentabilidade como prioridade”, destacou Nery.

Em relação ao inventário, o diretor-geral explicou que “a proposta é que cada terminal e cada porto público realize seu inventário de carbono e envie para a agência consolidar as informações, para que saibamos quanto o setor aquaviário emite de carbono. As metas de emissão do Acordo de Paris estão postas. O inventário será uma ferramenta para medir se estamos atingindo essas metas”.

Ele ressaltou ainda a importância das hidrovias para a diminuição das emissões de gases de efeito estufa. As hidrovias poluem cinco vezes menos que o transporte rodoviário e tem menor custo de implementação e de operação entre os modais de transportes rodoviário e ferroviário.

Sobre a audiência

A audiência pública foi requerida pelo deputado Leônidas Cristino (PDT-CE). Além do diretor-geral da Antaq, participaram da sessão o novo secretário nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Antunes; o vice-presidente de Políticas Públicas do Grupo Maersk, Danilo Veras; e a pesquisadora associada do International Council on Clean Transportation – ICCT, Francielle Carvalho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2024

ARRENDAMENTO DO MCP01 TERA AUDIÊNCIA PÚBLICA EM MAIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/04/2024 - 19:09



A audiência pública nº 07/2024, voltada ao recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento do terminal MCP01, no Porto de Santana, vai ser realizada em 6 de maio pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A sessão virtual do terminal será transmitida ao vivo, gravada e disponibilizada no canal da Antaq no YouTube. Não é necessária inscrição para assistir à audiência pública.

A área vai movimentar e armazenar grânéis sólidos vegetais, especialmente cavaco de madeira. Ao todo o objetivo é que sejam investidos R\$ 84,6 milhões durante os 25 anos de contrato.

O período de contribuições da consulta pública se estende até o dia 8 de maio de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da Antaq.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/04/2024

GOVERNO FEDERAL REALIZA ESTUDOS PARA MINIMIZAR IMPACTOS DA ESTIAGEM NA REGIÃO AMAZÔNICA

Da Redação NAVEGAÇÃO 17/04/2024 - 19:06



Após uma inspeção realizada na semana passada nas regiões do Tabocal e da Enseada do Rio Madeira, no estado do Amazonas, o diretor de Infraestrutura Aquaviária, Erick Moura, recebeu, na última terça-feira (16), os dados das sondagens batimétricas da região. Essas informações foram entregues pela equipe de levantamentos batimétricos da Proa – Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia.

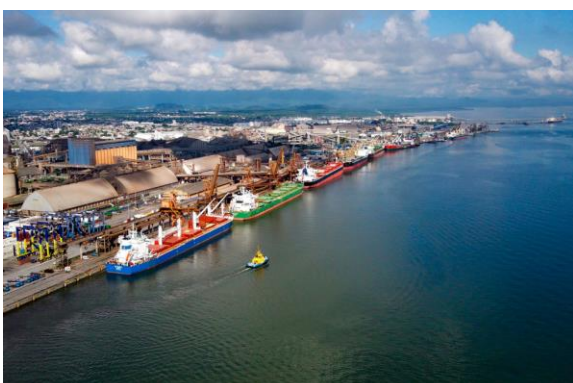
O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), por meio de sua Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ), já mapeou os principais pontos em seu planejamento de dragagens regulares. Esses pontos críticos incluem Codajás – Coari, Tabocal – Foz do Madeira e Tabatinga – Benjamin Constant (Alto Solimões), que foram afetados pela seca em 2023.

A equipe monitora constantemente esses locais e os inclui em campanhas conforme o planejamento estabelecido, que já está em curso no trecho próximo a Humaitá, no Rio Madeira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/04/2024

EM MARÇO, PORTOS DO PARANÁ REGISTRA OITAVO MÊS DE RECORDES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/04/2024 - 19:04



O açúcar em granel foi a commodity com maior crescimento na exportação, movimentando 352% a mais que no mesmo mês em 2023

Os portos paranaenses alcançaram mais um recorde em março. Com 5.968.934 toneladas movimentadas, março cresceu 11% em comparação ao mesmo mês no ano passado (5.357.799 toneladas). O número representa o oitavo recorde mensal consecutivo registrado pelos portos paranaenses.

“Além dos oito meses de recordes seguidos, os

números revelam um crescimento considerável em 2024. No primeiro trimestre tivemos um aumento de 16% em comparação ao ano passado. Foram mais de 16 milhões de toneladas movimentadas só este ano”, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. Até o momento, 16.384.054 toneladas foram movimentadas em 2024, ou seja, 2.274.055 toneladas a mais que em 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2024

RODRIGO BACELAR E BERNARDO COSTA

Por EXECUTIVOS 17/04/2024 - 19:02



A Movecta, empresa de logística integrada, anuncia a chegada de Rodrigo Bacelar como novo diretor comercial e de Bernardo Costa para a diretoria de estratégia e transformação.

Rodrigo é formado em Logística e Transporte pela Universidade Metropolitana de Santos, tem MBA em Gerenciamento de Logística pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e possui curso de extensão em Negócios Internacionais pela University of California, nos Estados Unidos.

O executivo tem 28 anos de experiência no mercado logístico, com passagens por empresas como Ceva, ID Logistics e Penske. Chega para impulsionar as atividades comerciais e garantir aceleração da verticalização dos serviços oferecidos pela companhia.

O novo diretor comercial destaca seus principais objetivos e desafios na função. "Chego entusiasmado para impulsionar as atividades comerciais da Movecta e acelerar a verticalização das nossas ofertas de soluções, sempre com o objetivo de gerar valor e expandir os negócios dos nossos clientes", diz Bacelar.

Bernardo Costa possui 15 anos de experiência na indústria e consultoria em diversos segmentos, com passagens por empresas renomadas como White Martins, Linde/Messer e Alvarez & Marsal. É formado em Administração de Empresas pelo Ibmec-RJ, com especialização em Logística pela UFRJ, MBA Executivo Internacional pela FIA e formação em Gestão Estratégica pela Universidade de Cambridge, no Reino Unido, além de ter realizado estudos em transformação digital e CX na IASD Bocconi, na Itália.

Bernardo chega com o desafio de acelerar a transformação da empresa, focando no desenvolvimento de áreas e projetos estratégicos. "Vamos garantir a implementação eficaz das diretrizes definidas em nosso planejamento estratégico, sustentando o crescimento da Movecta de forma estruturada. Nosso objetivo é consolidar a Movecta como um dos principais provedores de soluções logísticas do país, destacando-nos pela proximidade com o cliente e pela excelência em todas as áreas de nosso negócio".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2024

PARCELA DE PETRÓLEO DA UNIÃO É DE 50 MIL BARRIS POR DIA EM FEVEREIRO

Da Redação OFFSHORE 17/04/2024 - 18:53



A parcela de petróleo da União, no mês de fevereiro, somou 50 mil barris por dia nos oito contratos de partilha que estão em produção e também nas jazidas compartilhadas de Tupi e Atapu (área ainda não contratada). No mesmo mês, a União teve direito a uma produção de 88 mil m³ de gás natural por dia, oriundos de cinco contratos de partilha e da jazida compartilhada de Tupi.

Nos oito contratos de partilha, a produção total média foi de 990 mil barris por dia. O resultado foi 2% menor que o mês anterior, em função da parada programada nos navios-plataforma FPSO "Pioneiro de Libra" e "Cidade de São Paulo". O Campo de Búzios segue sendo o maior produtor em regime de partilha com 496,65 mil bpd, seguido de Mero (239,37 mil bpd) e Sépia (98,73 mil bpd).

Desde 2017, início da série histórica, a produção acumulada em regime de partilha de produção é de 726,17 milhões de barris de petróleo. A parcela acumulada da União, desde então, é de 40,28 milhões de barris de petróleo.

Em fevereiro, cinco contratos disponibilizaram para o mercado o gás natural: Búzios, Sépia, Sapinhoá, Tartaruga Verde e Espadim, com média diária de 3,49 milhões de m³. Búzios foi o maior exportador, com 3,12 milhões de m³/dia, o que corresponde a 89% do total.

Desde 2017, a produção acumulada soma 2,06 bilhões de m³ de gás natural com aproveitamento comercial, sendo 185 milhões de m³ da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2024

AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL SOBRE ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DO RIO SERÁ DIA 24 DE ABRIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/04/2024 - 18:50



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará, no próximo dia 24 às 14h30, uma audiência pública virtual referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de carga para apoio logístico offshore no Porto do Rio de Janeiro, administrado pela PortosRio. O objetivo da audiência é obter contribuições, subsídios e sugestões para aprimorar os documentos técnicos e jurídicos relacionados ao certame licitatório do terminal, denominado RDJ-07.

As operações de carga de apoio estão relacionadas ao transporte de alimentos e insumos destinados ao suporte das atividades exploratórias petrolíferas em plataformas offshore e também à recepção de cargas oriundas das unidades marítimas. A área do arrendamento fica localizada nos Cais de São Cristóvão e Gamboa, com área de 46.648 m² e 700 metros de cais. O contrato de arrendamento será de 25 anos, com o arrendatário responsável pelos investimentos e equipamentos necessários para operação.

A audiência pública será transmitida ao vivo via streaming, gravada e disponibilizada no canal da Antaq no YouTube. Todos os interessados podem acompanhar sem inscrição prévia.

A consulta pública está aberta até o dia 8 de maio, permitindo contribuições exclusivamente por meio do formulário eletrônico disponível no site da Antaq.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2024

BYD DESEMBARCA QUASE 2 MIL VEÍCULOS ELÉTRICOS NO PORTO DE SUAPE

Da Redação



Uma megaoperação de automóveis no Cais 3 do Terminal de Contêineres (Tecon) do Porto de Suape movimentou na segunda-feira (15) 1.972 veículos elétricos, de modelos diversos, da Build Your Dreams, conhecida em todo o mundo como BYD. A empresa chinesa, que tem sede na cidade de Xiam, no país asiático, é líder global na fabricação de automóveis, caminhões e ônibus movidos a baterias elétricas. A embarcação partiu do Porto de Nansha e levou 34 dias para chegar à costa pernambucana.

Após os trâmites alfandegários, os carros deixarão o porto com destino a concessionárias espalhadas pela região Nordeste. A importação das unidades chinesas reforça a importância do HUB de Veículos de Suape, que registrou crescimento de 42% em 2023 em relação ao ano anterior.

O navio "Zhong Yuan", de bandeira chinesa, transportou os veículos até Suape em contêineres adaptados para que os automóveis chegassem ao porto em perfeito estado. Após o descarregamento, os veículos foram levados para o Pátio Público de Veículos de Suape (PPV). A operação foi viabilizada pela Nexus, empresa nacional do grupo K-Line que atua no ramo logístico automotivo e de cargas de projeto, sendo responsável por boa parte da movimentação no hub de veículos do atracadouro pernambucano.

Em fevereiro deste ano, representantes da BYD visitaram o Porto de Suape para conhecer a infraestrutura e os projetos que estão sendo desenvolvidos para a expansão das operações. "O desembarque de quase duas mil unidades da BYD, para posterior distribuição nos estados da região é mais um case de sucesso do nosso hub de veículos, que expande, gradativamente, seu raio de alcance. É uma notícia muito positiva para Suape, para Pernambuco e para o Nordeste", pontua o diretor-presidente da estatal portuária, Marcio Guiot.

A BYD é pioneira de soluções em energia limpa. Com foco na transição energética sem emissão de poluentes, a empresa já dispõe de fábricas de montagem de chassis de ônibus 100% elétricos e de produção de módulos fotovoltaicos, ambas localizadas em Campinas (SP), além de uma terceira unidade fabril instalada na Zona Franca de Manaus (AM), onde produz baterias de fosfato de ferro-lítio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2024

TVV ATINGE 25% DE PARTICIPAÇÃO NO VOLUME DE CARROS ELÉTRICOS MOVIMENTADOS PELA COSCO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/04/2024 - 18:44

No último mês de março, o Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), localizado no Espírito Santo e administrado pela Log-In Logística Integrada, alcançou 25% de participação no volume de carros elétricos movimentados pela companhia chinesa, ficando atrás apenas do Porto de Barcelona.



O serviço de transporte de veículos elétricos no modelo Flat Rack, ideal para grandes cargas, realizado em parceria entre o TVV e a Cosco, é inédito no Brasil. Em toda a América do Sul, apenas o Chile e Equador já ofereciam essa operação, que visa fomentar a economia e os negócios Brasil-China, com a entrada de carros elétricos chineses de forma exclusiva por Vitória (ES).

O gerente de Operações do Terminal de Vila Velha (TVV), Pedro Rizzo, ressalta a dimensão das operações que o TVV vem atingindo. “Embora seja um terminal relativamente pequeno, oferecemos soluções logísticas que vêm causando um grande impacto positivo para o mercado do Espírito Santo. Temos a operação mais inovadora das Américas e conseguimos convergir não só essa operação de carros elétricos, mas também outros clientes e cargas, fazendo jus ao nosso posicionamento como um terminal multipropósito”, comenta.

Avanços de 2023

Ao longo de 2023, o TVV recebeu, ao todo, 44.600 veículos elétricos da China, em parceria com a Cosco. Com essa movimentação, a armadora chinesa passou a ter uma participação relevante que corresponde a 30% do volume de veículos em contêiner movimentados.

Segundo o diretor de Terminais da Log-In, Gustavo Paixão, “essa é uma operação que começou de maneira tímida, mas que foi tomando corpo e se estruturando com o tempo, trazendo ao mercado capixaba uma grande oportunidade de alavancar não só o porto, mas também toda a cadeia logística, com áreas externas como armazenagem e transporte por caminhão, o que, de fato, impulsiona o estado do Espírito Santo com uma movimentação bem acima do esperado”, disse o executivo.

Nesse processo, os investimentos realizados pela Log-In no TVV foram essenciais para a execução das operações e atendimento de toda a demanda. Entre eles, está o aporte de R\$ 42 milhões para torná-lo o primeiro terminal portuário da América Latina a contar com operação remota de portêiner, além do incremento do número de equipamentos que agora podem atender mais navios. Nos últimos três anos, o investimento total em inovação no Terminal foi de cerca de R\$ 150 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2024

NAVEGISTIC NAVALSHORE AMAZÔNIA CONSOLIDA-SE COMO PRINCIPAL PLATAFORMA DE NEGÓCIOS DA CADEIA HIDROVIÁRIA NO PAÍS

Por Steffanie Schmidt INDÚSTRIA NAVAL 16/04/2024 - 22:49



União de atores do segmento identifica potencial de exploração econômica do modal, que hoje representa 6% da matriz de transporte de carga do Brasil

A expertise da navegação marítima aliada à capilaridade da navegação fluvial inaugurou uma nova era no mercado de players do setor com foco na Amazônia, com a realização da feira internacional Navegistic Navalshore Amazônia. Pela primeira vez, um evento dedicado ao segmento reuniu organizações, comércio, indústria e representantes dos

governos estadual e federal.

Mais de 100 expositores de 350 marcas ligadas às mais diversas áreas da indústria e comércio naval estiveram presentes de 10 a 12 de abril, no Centro de Convenções do Amazonas Vasco Vasques, em Manaus (AM). A feira disparou negócios estimados em R\$ 400 milhões e reuniu sete mil visitantes.



A Navegistic Navalshore Amazônia é fruto da fusão da Navalshore Amazônia e da Navegistic Manaus, ambas realizadas em 2023, originando a NN Eventos Ltda. Em 2025, a feira passa a ser denominada NN Logística.

“A fusão das duas feiras criou uma expectativa muito grande dentro da região amazônica e a tendência é de crescimento. Tivemos muitas visitas de empresas e empresários se conhecendo, fazendo contatos e negócios. Tivemos visitas de estaleiros da região e todos estão satisfeitos. Colocamos em contato quem tem novas tecnologias para oferecer, novas tendências do mercado com quem tem interesse em investir. Este evento tem tudo para ser a sede da logística da Região Norte”, afirma Wilson David Semeghini, diretor da NN Eventos.

O resultado de bons negócios e a possibilidade de estabelecer parcerias para desenvolvimento de soluções foi um dos fatores que levou a Tuboços da Amazônia a participar pela segunda vez do evento e já garantir a participação na feira, em maio de 2025. “O setor aqui envolvido está querendo que a coisa ande, evolua, acho que esse tipo de evento agrega esse valor para o mercado. A solução esta na colaboração”, afirma Sergiani Alcântara, diretora comercial da empresa.

Para 2025, a feira pretende agregar ainda a presença de representantes de órgãos estratégicos dos governos federal e estadual voltados a políticas públicas do setor naval. “Esta feira ratifica o que havíamos demonstrado no ano passado, com as edições pioneiras dos dois eventos que deram origem à NN. A região amazônica é pujante e imune às oscilações econômicas que afetam a indústria de transporte em outras partes do país. Neste ano a feira dobrou de tamanho em relação às anteriores e já sabemos que voltará a crescer em 2025”, diz Rosângela Vieira, diretora da NN Eventos.

Três painéis temáticos abordaram temas de relevância para o setor de navegação, comércio e indústria, durante os três dias de evento: “Segurança na navegação fluvial na região Norte”, “Navegação interior - estratégias para navegabilidade durante a seca” e “Indústria naval fluvial - cenário e perspectivas”.

A Navegistic Navalshore Amazônia reuniu, de forma inédita na Amazônia, representantes de toda a cadeia que compõe a indústria fluvial: de fornecedores de produtos e serviços para construção e operação de embarcações, como fabricantes de motores e estaleiros, a empresas de navegação e terminais portuários fluviais.

Mercado aquecido

Fábio Vasconcellos, diretor do estaleiro Rio Maguari, em Belém (PA), ressaltou a peculiaridade do mercado de navegação fluvial do Norte. “Não depende exclusivamente da indústria de óleo e gás, não é refém da política da Petrobras”, disse. “O Norte tem potencial com estaleiros de médio porte que vêm respondendo à altura da necessidade apresentada com o crescimento das exportações via portos do Arco Norte, construindo com eficiência, competitividade e complexidade”, afirmou.

Ele avalia que a tendência é de crescimento, principalmente a partir da perspectiva de autorização das obras da Ferrogrão, via férrea que visa interligar o Porto de Mirituba 9PA) ao município de Sinop (MT). “Teremos um aumento da exportação pelo Arco Norte.”

Reflexo disso são as perspectivas da construção naval para a região Norte, apontadas pelo Sindicato da Indústria de Construção Naval do Estado do Pará (Sinconapa), durante a Navegistic Navalshore Amazônia. O potencial mínimo de 2023 a 2033 é de construção de duas mil barcas, 80 empurradores de grande porte e 40 de médio porte, entre outros, consolidando a geração de três mil empregos diretos e 12 mil indiretos.

De acordo com o Vasconcellos, a previsão de investimento é de R\$ 15 bilhões, com 80% desses recursos financiados via Fundo de Marinha Mercante e outros 10% via Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais (Finame), do BNDES. “Os estaleiros geram empregos de qualidade, o que ajuda a desenvolver a região. As universidades, por exemplo, têm

papel fundamental na formação de engenheiros e técnicos para esse mercado”, afirmou Fábio Vasconcellos, que também preside o Sinconapa.

Estreia concorrida

Estreando na feira este ano, a Mcfil Amazonas - Tecnologia de Filtragens Ltda, surpreendeu-se com o interesse do público que movimentou o estande. “Sabemos que é um produto que chama a atenção porque não tem nada parecido na Região. Já estamos funcionando em empresas, mas estamos focados na expansão da Mcfil Internacional na região Norte e Nordeste”, afirma Rodrigo Rodrigues, empreendedor que aposta na tecnologia alemã de microfiltração de combustível há três anos.

A partir de um conceito simples de plug and play, sem necessidade de alterações elétricas ou eletrônicas, o sistema de filtros é responsável pela filtração de impurezas do combustível que em qualquer tipo de motor; de empresas de transportes, portos, navios, rebocadores, a máquinas de obra tipo escavadeira, motoniveladora, empresas de ônibus, por exemplo. “Ajuda a preservar a vida útil do motor. Depois desse investimento, não há gastos absurdos com manutenção. O retorno do investimento é recuperável em dois meses”, explica Rodrigues.

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

ENTREVISTA - IRANI BERTOLINI

Por Steffanie Schmidt NAVEGAÇÃO 16/04/2024 - 22:27



‘Estamos nos estruturando para dobrar a capacidade de transporte em caso de seca’, afirma Irani Bertolini

Referência em logística na Amazônia, Irani Bertolini chegou a Manaus nos anos 70 e tornou-se dono da transportadora que carregava de móveis a soja e componentes eletroeletrônicos Amazônia afora. Diretor-presidente da Transportes Bertolini e da Beconal-Bertolini Construções Navais, hoje ele dedica-se também ao Sindicato da Indústria da Construção Naval (Sindnaval) e à Federação das Empresas de Logística,

Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz).

Durante a Navegistic Navalshore Amazônia, realizada em Manaus (AM) entre os dias 10 e 12 de abril, ele participou do painel “Navegação interior - estratégias para navegabilidade durante a seca” e conversou com a Portos e Navios sobre o contexto político e econômico da navegação na região.

“O país, há quase dez anos, não enxergava a navegação direito. Ninguém falava em nada disso. Hoje, nos últimos dois governos, começaram a enxergar a navegação como realmente uma opção de transporte econômico e ambientalmente correto. Em questão de logística ideal, em primeiro lugar deveria vir a navegação de cabotagem; em segundo, a fluvial; em terceiro, a ferrovia e só depois, a rodovia, com o caminhão, etc. Eu sou do setor de rodovia, mas falo as coisas corretas e as coloco onde elas devem estar. Infelizmente, 60% a 65% da carga brasileira anda por cima de pneus. Temos muita coisa pra fazer nesse país”. Confira:

PN - Que lições a estiagem de 2023 deixa para o setor naval?

IB - Muitas. São lições importantes e também preocupantes. Não se esperava uma estiagem dessa dimensão e ela trouxe diversos problemas para a navegação como um todo, principalmente a parte de cabotagem, em que os navios não conseguiram subir, faltando produtos e matéria-prima para a indústria, além de utensílios domésticos, móveis, material de construção. Tivemos um problema sério. A gente trouxe, com as balsas, algumas coisas, mas não conseguimos suprir a necessidade da época. Com isso tudo, nós, da navegação fluvial, já estamos planejando para ter um suporte maior. Estamos nos estruturando para atender a demanda em caso de necessidade; pretendemos, no mínimo, dobrar a quantidade de barcaças para poder trazer contêineres. Ano passado, atuamos com a média de 40. A Bertolini também está investindo em frota para poder atender, se ocorrer alguma

necessidade por conta da estiagem. Esperamos que o Dnit [Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes] consiga fazer um trabalho preventivo para que não tenhamos problema de calado para os navios subirem [o rio].

PN- Como o senhor avalia as possibilidades do programa federal BR do Mar?

IB - Participei das discussões, fui a várias reuniões no Dnit, achei o projeto muito bom, mas, no final, as várias emendas feitas pelo Poder Legislativo desvirtuou o objetivo original do projeto. Como não foi ainda regulamentado, entendo que estamos na estaca zero.

PN- O senhor participou do lançamento da rota Manta-Manaus, em Tabatinga (AM), na véspera da Navegistic Navalshore Amazônia. Que impressões teve sobre a viabilidade do projeto?

IB - É um projeto audacioso porque tem vários problemas de navegação no trajeto do Rio Napo, que necessitam de dragagem. É um projeto que não é para amanhã. Vou mandar uma equipe da minha empresa fazer batimetria, analisar o rio, para poder ver que tipo de embarcação vamos poder usar naquela navegação e, se é viável. Tem que ver a viabilidade econômica também porque subir com uma barcaça com dois metros de calado, se tem uma capacidade de duas mil toneladas, ela teria que subir com mil, mil e pouco. Então, tudo isso demanda uma análise profunda. Eu acho que pode não ser bom logo de pronto, mas depois de uns cinco anos pode ser uma opção maravilhosa.

PN- Que avaliação o senhor faz da feira ?

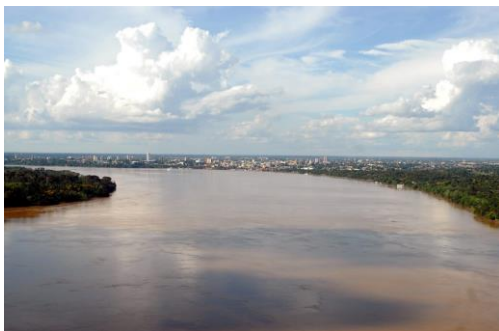
IB - Isso é importantíssimo para o setor de construção naval porque traz novos fornecedores, novos contatos, temos a oportunidade de conversar entre nós. Os estaleiros vêm aqui expor, trocamos informações, ideias, debatemos problemas do segmento. É importante pro país e pra nós que estamos na Amazônia, numa ilha, cercados por água e ar. Então, trazer uma feira pra cá, com todo esse pessoal, é fantástico! Eu diria que é um 'ganha-ganha' pra todo mundo. A construção naval agradece muito.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/04/2024

EDITAL PARA DRAGAGEM NO RIO MADEIRA DEVE SAIR AINDA EM ABRIL

Por Steffanie Schmidt NAVEGAÇÃO 16/04/2024 - 22:19



Painel dedicado a debater a estiagem na região Norte, durante a Navegistic Navalshore Amazônia, trouxe perspectivas para 2024. Um edital para contratação de empresa responsável pela dragagem do rio Madeira no Amazonas deverá ser publicado ainda no mês de abril, segundo anúncio feito pelo diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Erick Moura de Medeiros, durante o segundo dia da Navegistic Navalshore Amazônia, em Manaus.

Com prazo de contratação previsto para julho, a empresa selecionada deverá dar início à operação de dragagem em agosto, período em que a estiagem começa a atingir o pico. Moura admite que o prazo não é o ideal, mas que já representa um avanço em relação ao ano passado.

O modelo de contratação de cinco anos, segundo Moura, deve garantir um trabalho permanente com alguma autonomia para utilização do saldo contratual da empresa, conforme a necessidade apresentada pelas condições de dragagem.

“O pagamento será atrelado à produtividade por volumetria de material dragado. Já sabemos que este ano também será difícil e estamos trabalhando com a régua de informações coletadas na estiagem do ano passado e colocando mais de um metro de folga”, explicou o diretor do Dnit.

O comportamento do rio Madeira é desafiador para a navegação: seu leito possui dunas de areia móveis que alteram a dinâmica hídrica do rio e são considerados sedimentos de fundo

movimentados por arraste. A concentração pode chegar a 500 miligramas de sedimento por litro de água, segundo dados do Serviço Geológico do Brasil.

“O Madeira é um rio selvagem: o que se faz em um ano, no outro não vale mais. Temos que entender o rio constantemente. Serão cinco anos de aprendizado contínuo”, explica Erick Moura. Por conta disso, atrelado ao serviço de dragagem haverá também o de sinalização. “Quando se faz reparos na estrada, faz a sinalização também. Funcionará da mesma forma e, assim, teremos o esboço de uma hidrovía”, completa.

Relatos de pilotos durante o painel “Navegação interior - estratégias para navegabilidade durante a seca” registraram ainda a existência de 18 pontos críticos de pedrais, que representam perigo à segurança da navegabilidade no curso d’água.

Planejamento

O monitoramento pela equipe da Transpetro feito durante a estiagem de 2023 prevê um ano ainda mais desafiador. “Recebi a informação de que a quota do rio Solimões, em Iquitos (Equador), onde nasce, está a 30 cm da seca histórica registrada no ano passado”, declarou o diretor de Transporte Marítimo da Transpetro, Jones Soares.

Para isso, a empresa estatal já prevê a utilização do mesmo modus operandi realizado na Operação Codajás, em que o transbordo ship to ship garantiu o abastecimento contínuo de combustível em Manaus (AM).

Os impactos na redução da capacidade de transporte dentro da navegação de cabotagem que ficou sem aportar embarcações em Manaus durante um mês e meio ainda estão sendo sentidos pelo setor, segundo o diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), Luis Fernando Resano.

Para evitar os prejuízos, ele defende uma câmara de planejamento entre a sociedade, governo, Marinha e entidades representativas do setor, a fim de garantir um mínimo de previsibilidade e transparência nos dados. O Porto do Pecém, por exemplo, está a cinco dias da enseada do Madeira e foi o último ponto de parada das embarcações de cabotagem, durante a seca. Para planejar carga, carregamento, é necessário, segundo ele, dados seguros que permitam a operação.

Além disso, problemas enfrentados com a Receita Federal, que não autorizou o desembarque de mercadorias destinadas a Manaus em barcaças, utilizando outro entreposto, gerou custos burocráticos que ele julga desnecessários. “Não podemos esperar o fator emergencial para fazer o planejamento”, afirmou Resano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/04/2024

TECNOLOGIA RFID APRESENTA-SE COMO SOLUÇÃO PRÁTICA PARA CONTROLE DE SEGURANÇA EM EMBARCAÇÕES

Por Steffanie Schmidt NAVEGAÇÃO 16/04/2024 - 22:09



O uso de Identificação por Radiofrequência (RFID - Radio Frequency Identification) em sistemas industriais e comerciais para controle e gestão de estoques vem abrindo novas possibilidades de controle de dados em tempo real dentro da indústria naval. Embora não seja uma tecnologia tão recente, sua aplicabilidade para o monitoramento de ativos fixos e passageiros em embarcações marítimas e fluviais mostra-se como algo inovador.

A experiência vem sendo testada pela equipe do pesquisador Newton Narciso Pereira, professor Adjunto da Universidade Federal Fluminense Escola de Engenharia Industrial Metalúrgica (UFF), com bons resultados para a garantia de maior segurança



quanto a rastreamento de materiais perigosos a bordo e quanto ao acompanhamento de passageiros a bordo. As primeiras experiências foram apresentadas no painel “Indústria naval fluvial - cenário e perspectivas”, durante o último dia da Navegistic Navalshore Amazônia, realizada em Manaus, de 10 a 12 de abril, no Centro de Convenções do Amazonas Vasco Vasques.

A pesquisa tem financiamento do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) e deve ser concluída até 2025, mas já apresenta resultados satisfatórios que vão ao encontro do interesse do Brasil no setor de reciclagem de embarcações.

Anualmente, aproximadamente 800 navios são enviados ao sul da Ásia, especialmente em países como a Índia, Paquistão, Bangladesh e Turquia para desmontagem e reaproveitamento de materiais. A atividade gera uma cadeia reversa de materiais reaproveitáveis, porém, da forma como é feita hoje não há um controle exato a respeito de materiais perigosos que representam risco à saúde humana.

Com a entrada em vigor da Convenção Internacional de Hong Kong para a reciclagem segura e ambientalmente adequada em navios, a partir de 2025, novos procedimentos se fazem necessários. Além disso, as exigências para envio de embarcações europeias para reciclagem ocorre somente em estaleiros credenciados pela União Europeia, o que confere uma oportunidade para um mercado em que o Brasil começa a despontar, principalmente no setor offshore.

A primeira experiência que coloca o país no cenário de players globais ocorre com as plataformas P32 e P33 da Petrobrás, que têm previsão para serem desmontadas em 12 meses, no Estaleiro Rio Grande (RS). Ambas foram arrematadas em leilão pela Gerdau para reaproveitamento do aço.

“Existe uma forma de automatizar o processo de rastreamento de materiais perigosos a bordo. Até então, isso sempre foi feito por meio de um inventário disponível a bordo, mas gerenciar essa base de dados não é fácil. O que estamos propondo é a automatização desse processo, que vai conferir uma inspeção remota, segura e em tempo real”, explica Newton Narciso Pereira.

O campo de pesquisa é o navio-escola "Ciências do Mar III" da UFF e vem sendo acompanhado por meio de etiquetas instaladas para testar e validar a tecnologia e a durabilidade do material impresso contendo o chip de RFID. De acordo com o pesquisador, as sociedades certificadoras já demonstram interesse no sistema.

Além disso, ele aponta o campo para controle de passageiros com etiquetas impressas em formato de braceletes como algo promissor que ajuda a identificar quantidade de passageiros e possibilidade de localização remota, em caso de acidentes. Outra aplicabilidade é no controle de contêineres em terminais portuários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/04/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 17/04/2024