

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 030/2024
Data: 18/04/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SUMMIT DO DIREITO MARÍTIMO, DO GRUPO TRIBUNA, TERMINA EM NORMA DA ANTAQ	4
SERÁ NECESSÁRIO TORCER CONTRA O CRESCIMENTO?.....	5
GREVE EM SANTOS: PORTUÁRIOS PROTESTAM CONTRA MUDANÇA EM LEI E PEDEM MANUTENÇÃO DE DIREITOS	6
CONVENÇÕES: É PRECISO MAIS ATENÇÃO.....	7
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	9
DE 15 ESTALEIROS DESATIVADOS OU SEM DEMANDA, OS 3 MAIORES ESTÃO NO NE	9
COMÉRCIO SOBE 12% NA BA E 8% EM PE: ENTENDA ESSE DESEMPENHO	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	12
ACOMPANHE A AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ (SP)	12
O ARRENDAMENTO DO MCP01 SERÁ TEMA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NO COMEÇO DE MAIO	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	13
PUBLICADO EDITAL DE LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS	13
MFOR LANÇA BASE NACIONAL DE INFORMAÇÕES DE MEDIDAS DE MITIGAÇÃO DO RISCO DE FAUNA.....	14
AMPLIAÇÃO DA MALHA INTERNACIONAL: BRASIL GANHARÁ NOVOS VOOS PARA A COLÔMBIA.....	15
GOVERNO FEDERAL REALIZA ESTUDOS PARA MINIMIZAR IMPACTOS DA ESTIAGEM NA REGIÃO AMAZÔNICA	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	17
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E UNIVERSIDADE DE BIRMINGHAM ASSINAM ACORDO PARA TROCA DE EXPERIÊNCIAS NO SETOR FERROVIÁRIO.....	17
TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO APROVA PROJETOS DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS BR-381/MG E BR-040/MG/GO; COM A DECISÃO, EDITAIS DEVEM SER PUBLICADOS EM MAIO.....	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ EM DISCUSSÃO	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
<i>Dólar</i>	20
<i>Rio de Janeiro</i>	20
<i>Em Santa Catarina 1</i>	20
<i>Em Santa Catarina 2</i>	21
<i>Homenagem</i>	21
BRASIL EXPORT - AUTORIDADES DEMONSTRAM BOAS EXPECTATIVAS PELO SANTOS EXPORT	21
AEROPORTOS - TARIFAS SÃO COMPETITIVAS SE COMPARADAS A OUTROS MERCADOS, DIZ ABEAR	22
REGIÃO SUDESTE - AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ ABRE DISCUSSÕES SOBRE DESAPROPRIAÇÕES.....	23
REGIÃO SUDESTE - APS TERÁ ESTUDO PARA MIGAR AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE A OBRA	24
PORTO DE SANTOS - SANTOS EXPORT VAI PROPORCIONAR VIAGEM VIRTUAL PELO CAIS SANTISTA	25
REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE VIRACOPOS AMPLIA SERVIÇOS DE TRANSBORDO INTERNACIONAL.....	28
REGIÃO SUDESTE - CONCESSIONÁRIA VAI RECUPERAR ASFALTO DO SISTEMA ANHANGUERA-BANDEIRANTES	28
PORTO DE SANTOS - GUARUJÁ APRESENTA PROJETO PARA EVITAR CONFLITOS DE TRÁFEGO PRÓXIMO AO TÚNEL	29
REGIÃO NORDESTE - LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS É PUBLICADA	30
NACIONAL - CÂMARA PROMOVE DEBATE SOBRE DESAFIOS PARA ESCOAR SAFRA BRASILEIRA	31
REGIÃO NORDESTE - NOVO PORTO SECO PODE SER INSTALADO EM MUNICÍPIO CEARENSE.....	32
REGIÃO SUDESTE - SISTEMA ANHANGUERA-BANDEIRANTES PASSARÁ POR OBRAS	33
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	34
PRESIDENTE E CONSELHEIROS DO IBL SÃO CONVIDADOS PARA DEBATER SOBRE EXPLORAÇÃO DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS	34
PROPOSTAS PARA PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SÃO APRESENTADAS NA PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA	35
CODEBA E ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA REALIZAM DEBATE SOBRE A ECONOMIA DO MAR	36
ANVISA AMPLIA ATENDIMENTO NO PORTO DO AÇU	37
PORTOS PARANAENSES REGISTRAM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM MARÇO.....	37
PORTO DO ITAQUI SE PREPARA PARA RECEBER PÊRA FERROVIÁRIA.....	38
SECRETARIA DE AGRICULTURA DE SP APOSTA EM AGENDAS INTERNACIONAIS PARA PROMOVER O AGRO PAULISTA	39
PORTO ITAPOÁ RECEBE CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL POR USO ENERGIAS RENOVÁVEIS	40
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	40
SILVEIRA PROMETE “COMBATER OS ABUSOS” NA REMUNERAÇÃO DE ESCOAMENTO DE GÁS	40



PETROBRAS LANÇA ENCOMENDAS PARA CONSTRUÇÃO DE 38 BARCOS DE APOIO SEM PREVISÃO DE CONTEÚDO LOCAL.....	41
MME CONSIDERA CHEGADA DE GÁS ARGENTINO VIA PARAGUAI.....	44
WHITE MARTINS ANUNCIA SEGUNDA PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE PARA ATENDER CLIENTES DO SUDESTE	45
JORNAL O GLOBO – RJ.....	46
HADDAD SE ENCONTRA COM BERNIE SANDERS POR APOIO EM IMPOSTOS DE SUPER-RICOS.....	46
IMPORTAÇÃO DE GÁS DA ARGENTINA PODE ABASTECER O MERCADO BRASILEIRO COM 3 MILHÕES DE METROS CÚBICOS POR DIA	47
CAMPOS NETO REFORÇA QUE BC INTERVÉM NO CÂMBIO SOMENTE PARA CORRIGIR MAU FUNCIONAMENTO	48
HADDAD DIZ QUE NOTÍCIAS ECONÔMICAS DESTA SEMANA AUMENTARAM INCERTEZA GLOBAL	49
AÇO CHINÊS INUNDA A AMÉRICA LATINA E CRESCE PRESSÃO DA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA POR SOBRETAXA	50
SETOR DE AÇO NO BRASIL PEDE AUMENTO DE TARIFA CONTRA PRODUTO CHINÊS. NOS EUA, BIDEN QUER TRIPLICAR TAXAÇÃO	52
GOVERNO DE SP VAI MANTER 18% DAS AÇÕES DA SABESP APÓS PRIVATIZAÇÃO	54
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	56
FMI PIORA PROJEÇÃO FISCAL DO BRASIL ESTE ANO E NÃO ACREDITA EM SUPERÁVIT NA GESTÃO LULA	56
CÂMARA MUNICIPAL DE SP APROVA ADESAO À PRIVATIZAÇÃO DA SABESP EM PRIMEIRO TURNO.....	57
CSN OFERTA R\$ 6 BI POR INTERCEMENT E VOTORANTIM ESTUDA SAÍDA AO CADE	58
‘MORAES ATRAVESSOU O LIMITE EM NOME DA DEMOCRACIA E POR ACHAR QUE REDES SÃO RISCO’, DIZ ESPECIALISTA.....	60
FAZENDA INDICA ACEITAR CUSTO DE R\$ 15 BI DO PERSE EM 3 ANOS E ACORDO FICA MAIS PRÓXIMO.....	62
‘FUI VÍTIMA DE FONTES DO PLANALTO POR DUAS SEMANAS’, DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS	64
BC VAI COMEÇAR A CORTAR MENOS A SELIC JÁ EM MAIO? VEJA O QUE DIZEM OS ECONOMISTAS	65
VALOR ECONÔMICO (SP).....	66
CNSEG REFORÇA ARTICULAÇÃO PARLAMENTAR EM AGENDA INSTITUCIONAL PARA 2024.....	66
SILVEIRA: OFERTA DE GÁS TERÁ ACRÉSCIMO DE 150 MILHÕES DE M3/DIA E SETOR TERÁ ÓRGÃO DE MONITORAMENTO.....	68
CHINESES RELUTAM EM GASTAR, COM MEDO DE SEREM INCLUÍDOS EM ‘LISTA SUJA’ DO GOVERNO	69
PRIVATIZAÇÃO DA SABESP SERÁ FEITA EM DUAS ETAPAS	72
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	73
PETROBRAS PROJETA INVESTIMENTOS DE MAIS DE US\$ 70 BILHÕES EM EXPLORAÇÃO E PRODUÇÃO COM DEMANDAS PARA A INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE	74
LICITAÇÃO DO TERMINAL MUC04, LOCALIZADO NO PORTO DE FORTALEZA, TEM AUDIÊNCIA PÚBLICA EM 15 DE MAIO	75
PETROBRAS ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES COM EMPRESA CHINESA CNCEC	75
PETROBRAS INFORMA SOBRE CAMPOS HIBERNADOS NA BACIA DE CAMPOS	76
PETROBRAS APROVA INÍCIO DA REATIVAÇÃO DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES EM ARAUCÁRIA (PR)	76
PORTO DO ITAQUI SE PREPARA PARA RECEBER PERA FERROVIÁRIA.....	77
LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS É PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO	77
TRANSPETRO ESPERA PUBLICAR EDITAL PARA CONSTRUÇÃO DE 4 NAVIOS EM MAIO	78
PETROBRAS PRETENDE LANÇAR EDITAL PARA 10 OSRVs ATÉ FINAL DO ANO.....	79
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA.....	79
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	79



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SUMMIT DO DIREITO MARÍTIMO, DO GRUPO TRIBUNA, TERMINA EM NORMA DA ANTAQ

Conteúdo em evento serviu para nova Resolução da agência sobre armazenagem adicional de cargas nos portos

Por: *Maurício Martins*



Câmara de arbitragem com especialistas tratou de cobrança adicional de sobrestadia no encontro de 2023 Foto: Sílvio Luiz/AT

Os critérios para identificação do agente responsável pela armazenagem adicional de carga nas instalações portuárias e pelos respectivos custos decorrentes do processo foram totalmente detalhados na Resolução 112 de 2024, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que entrou em vigor no início deste mês. O tema, que era contraditório, agora é facilmente resolvido com a matriz de risco feita pela Antaq, que aponta

quem assume cada tipo de situação.

Essa solução foi possível após muitos debates, e o decisivo aconteceu no Summit Direito Marítimo 2023, organizado pelo Grupo Tribuna. No meio do evento foi formado um conselho arbitral com especialistas para tratar de uma cobrança adicional de sobrestadia na armazenagem de contêineres fictícia. O caso não era real, mas a situação, sim, vivenciada diariamente por todos os envolvidos na área portuária.

A diretora da Antaq Flavia Takafashi estava presente e levou o caso para discussão na Agência, o que deu origem à nova resolução, da qual ela foi relatora. “O debate que tivemos no Summit foi muito importante para que a gente, dentro da Agência, construísse um entendimento para fazer uma matriz de responsabilidades. Estamos começando a implementação dessa resolução”, diz ela, que participou novamente do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, na terça-feira, no Grupo Tribuna.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, afirma que o exercício da boa regulação requer, antes de tudo, o conhecimento do problema a ser normatizado. “Eventos como o Summit Direito Marítimo são muito úteis para auxiliar a agência reguladora na elaboração de normas ou outras medidas regulatórias, na medida em que reúne especialistas com amplo conhecimento em temas que se inserem na agenda regulatória vigente”.

Nery explica que a Resolução 112/2024 foi fruto da necessidade de a agência conferir maior clareza e efetividade à cobrança de taxa de sobrestadia, conhecida como detention ou demurrage.

“Essas taxas têm sido alvo de inúmeros litígios na Antaq, em razão de inconformismo por parte de usuários sobre cobranças de sobrestadia que consideram indevidas. Havia incerteza se a responsabilidade por arcar com essas cobranças seria dos usuários, dos próprios armadores ou dos terminais portuários. Por meio da Resolução 112, a Antaq estabeleceu uma matriz que define os responsáveis por assumir o ônus pela cobrança dessas taxas”.

Para o diretor da Antaq Wilson Lima Filho, foram estabelecidos critérios claros para responsabilização. Hoje, diz ele, tanto regulador quanto regulado podem verificar uma tabela e identificar quem é o causador, o responsável pelo risco.

“A melhor forma de se regular é ouvindo o regulado, isso é fundamental. E o Summit é sempre uma oportunidade para nós, da Agência, ouvirmos o regulado, os técnicos, quem está na beira do cais vivenciando o problema”, ressalta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/04/2024

SERÁ NECESSÁRIO TORCER CONTRA O CRESCIMENTO?

Dados de 2024 são de ocupação superior a 100% do nível mínimo de serviço adequado necessário para operações eficientes

Por: Luiz Cláudio Santana Montenegro



Foto: Alexander Ferraz/AT

Há tempos temos alertado, nesta coluna, sobre o gravíssimo problema de capacidade nos portos brasileiros. Apesar de o problema ser generalizado para praticamente todos os tipos de carga, hoje vamos focar nos contêineres.

Terminais portuários, como o próprio nome já carrega a definição, são instalações onde o transporte começa ou termina. Quando tratamos de capacidade em terminais portuários, os reflexos da sua restrição estão obviamente ligados à formação

imediate de filas de veículos.

As principais referências mundiais sobre o tema da teoria de filas, aplicadas aos portos, mostram que uma utilização superior a 50% da capacidade do cais já significa reflexos imediatos na formação de filas de navios, caminhões e trens.

A título de exemplo, o Porto de Santos, que tinha 8,9 horas de fila de navios de contêineres em 2019, já mostrava, naquele momento, uma taxa de utilização superior a 70% da sua capacidade, um indicador claro de problemas à frente.

Dizia minha avó que anjo da guarda não diz “Eu te disse!”. Pois, nesse caso, eu, particularmente, tenho trabalhado arduamente há alguns anos na tentativa de demonstrar essa preocupação.

Pois o problema chegou e já chegou com muita força. Os dados de 2024 são de terminais do Porto de Santos com ocupação superior a 100% do nível mínimo de serviço adequado necessário para operações eficientes e, conseqüentemente, as filas já superam 22 horas em média. Esse aumento de filas representa um custo de cerca de R\$ 700 milhões por ano no Porto de Santos, só para o custo de espera dos navios de contêineres.

Costumo comparar a navegação de afretamento com os serviços de táxi, em que informamos ao motorista onde ele deve nos buscar e onde ele deve nos deixar no destino. No caso da navegação de linha, o serviço funciona de forma mais parecida com um ônibus, em que há uma rota pré-estabelecida e os navios param em terminais nessa rota quando carregam um volume de contêineres e descarregam outro tanto, modelo típico para o transporte de contêineres.

Ora, no caso da navegação por afretamento, um porto ou terminal congestionado implicará em revisões contratuais de afretamento e aumento de preços pelo dono do navio.

Já no caso da navegação de linha, o problema se revela de forma muito mais grave. Quando um porto chega a uma condição de congestionamento crônica, há uma real possibilidade de que ele se torne um problema muito mais impactante. Isso porque o atraso em um porto gera reflexos de atrasos e prejuízos em toda a rota mundial pré-definida, até que esse custo chega a níveis insustentáveis.

O leitor deve estar pensando: “Ah, isso nunca acontecerá no Porto de Santos!”. Pois eu digo, sem medo de errar, que o espectador do Porto de Itajaí também nunca achou que isso aconteceria naquele porto. Pois a realidade cruel é que o Porto de Itajaí, que já foi um dos maiores portos de movimentação de contêineres do País, não movimenta um único contêiner desde o final do ano de 2022.

Há uma grande expectativa de crescimento do movimento de contêineres no País, reflexo de um aumento de consumo e um crescimento regular da nossa economia. Esse volume tende a crescer duas a três vezes o índice do PIB nessas situações. Com o gargalo formado, ou veremos filas cada vez maiores de navios e consequências ainda mais desastrosas, como aconteceu em Itajaí, ou então teremos que torcer contra o crescimento, pois estou certo de que o problema em Santos já traz reflexos na inflação do País.

Pois minha opção de voto é pelo esforço concentrado na garantia de investimentos imediatos para aumento da capacidade portuária como pauta prioritária de Estado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/04/2024

GREVE EM SANTOS: PORTUÁRIOS PROTESTAM CONTRA MUDANÇA EM LEI E PEDEM MANUTENÇÃO DE DIREITOS

Paralisação ocorre nesta quinta-feira (18) na região e em outros portos do Brasil
Por: ATribuna.com.br



Greve começou nesta quinta (18), com concentração em pelo menos três pontos de Santos
Foto: Reprodução

Trabalhadores portuários realizaram uma paralisação na manhã desta quinta-feira (18), em pelo menos três pontos no Porto de Santos. Conforme apurado por A Tribuna, eles lutam contra o possível fim de exclusividades.

deve ir até às 13h.

Segundo o Dissídio Coletivo de Greve, a paralisação será, inicialmente, de 6 horas no primeiro turno de trabalho, que se iniciou às 7h e

No documento, consta que a greve está voltada para a defesa de interesses trabalhistas, com o intuito de discutir os parâmetros para a contratação de trabalhadores portuários avulsos, que está previsto por lei.

Os manifestantes também querem a manutenção da Lei dos Portos (12.815/2013), a qual teve mudanças propostas na Câmara dos Deputados. O movimento é organizado pela Federação Nacional dos Estivadores em portos de todo o Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/04/2024

CONVENÇÕES: É PRECISO MAIS ATENÇÃO

Estar em linha com as regras internacionais do Direito Marítimo depende do Congresso Nacional, segundo especialistas

Por: Anderson Firmino



Juristas que participaram na terça-feira (16) do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, no Grupo Tribuna, jogaram luz em temas importantes, como meio ambiente e reciclagem
Foto: Alexander Ferraz/ AT

Uma oportunidade de fomento para a indústria naval brasileira, com a geração de empregos na reciclagem de navios e oferta de sobriedade aos antigos estaleiros. Além disso, a conquista de segurança jurídica e o respeito às boas práticas ambientais, em linha com o que acontece no exterior.

Esses seriam alguns dos ganhos com a adesão do País a convenções

internacionais, como a de Hong Kong e a da Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, desde que devidamente adequadas à realidade brasileira. Os temas foram expostos no primeiro painel do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, realizado na terça-feira (16), no auditório do Grupo Tribuna.

Para a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, as convenções internacionais precisam ser internalizadas pelos países. Porém, para ela, o Brasil não deve adotar sem análise.

“Quem faz isso é o Congresso Nacional. Existe um processo legislativo para essa internalização. A Antaq é ouvida, porque vai dar o panorama do impacto na navegação. E pensamos que ela deve ocorrer, para trazer mais segurança no processo de reciclagem dessas embarcações”, avalia. “Na costa brasileira, temos muitos navios e plataformas que estão sem atividade, aguardando desmantelamento e reciclagem. A Convenção de Hong Kong permite com que essas operações transcorram com o máximo de segurança”, acrescenta.

Presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini avalia a participação de deputados e senadores nessa questão. “Defendo que o centro do nosso debate deva partir sempre do Congresso Nacional. Ele é criticado, mas representa a nossa sociedade”.

Há um projeto de lei de autoria da deputada federal Iza Arruda (MDB/PE) em andamento, que trata da utilização do Fundo de Marinha Mercante (FMM) por estaleiros brasileiros.

No tempo certo

Para o advogado Rafael Ferreira, o Brasil não está atrasado quanto à discussão sobre a Convenção de Hong Kong, cuja aplicação deve ocorrer a partir de 2025. “O gatilho de vigência só aconteceu no ano passado, com a adesão de Bangladesh e Libéria. A Convenção de Hong Kong prevê a construção de instalações de reciclagem de navios. Nesse o ponto, se houver um interesse, o Brasil poderá desenvolver importante atividade econômica. Mas a lei brasileira poderá avançar ainda mais nisso”.

Superintendente técnico do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Wagner Moreira entende que existe um conflito entre as convenções de Hong Kong e da Basileia, que deve ser resolvido na Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês). “Uma das inconsistências se refere a resíduos perigosos. Uma vez que o navio tenha certificado que está apto



para reciclagem, pode, ao mesmo tempo, ser um resíduo perigoso. É preciso que a IMO resolva". Moreira acrescenta que as grandes transportadoras já vêm adotando um inventário de materiais perigosos.

Acidentes

Diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Jaqueline Wendpap lembra que, embora a incidência de acidentes com navios no País seja pequena, eles existem e a legislação não pode ignorá-los. "Temos que trabalhar na segurança para evitar e, se acontecer, mitigar. Pelos reflexos ao meio ambiente e à economia, o Brasil tem que tomar esse espaço".

A advogada da Maritime Law Academy (MLaw), Eliane Octaviano foi na mesma linha. "Como o caso (de derramamento de óleo) nas praias do Nordeste, não há nenhum outro no mundo, com dano ambiental tão relevante. Não adianta ter legislação sem fiscalização".

Especialistas dão o tom do debate

"Esses tratados, geralmente, trazem as pautas onde não há conflito, sobretudo de interesse comercial: preservação do meio ambiente e da vida, qualificação dos profissionais, onde descartar os navios"

Anderson Pomini, Presidente da APS

"O Brasil é um país transportado. Carga é sinônimo de porto, e porto é sinônimo de trabalhador. A OIT (Organização Internacional do Trabalho) está preocupada com essa questão, pois o porto está se automatizando"

Daniella Revoredo, advogada

"O armador espera três coisas que o Brasil não oferece: preço, prazo e qualidade. Vamos esquecer isso por enquanto. O melhor estaleiro brasileiro está a 300 anos do pior japonês ou coreano"

Fábio Fontes, Presidente da Praticagem

"O Brasil é signatário das convenções mais relevantes em matéria de segurança marítima, prevenção e precaução ambiental. Mas alguns dados preocupam e não parece ser falta de legislação"

Eliane Octaviano, advogada

"O Summit é uma forma de trazer uma nova preocupação, um novo assunto que impacta a navegação marítima e a participação do Brasil nesse mercado marítimo. Traz luz a uma discussão importante"

Flávia Takafashi, diretora da Antaq

"Precisamos fazer parte. O Brasil tem tudo para ser uma referência. Temos autoridades portuárias, ambientais, para chegarmos numa previsão de atividade econômica respeitando a legislação"

Rafael Ferreira, advogado

"A adesão do Brasil às convenções internacionais deve ser estudada. É preciso que venha ao encontro dos valores e interesses do País. Convenção que obrigue colete salva-vidas térmico, não faz sentido"

Wagner Moreira, superintendente técnico do Centronave

"O Brasil já mostra uma expertise em reciclagem de materiais. Não é só latinha de refrigerante que se recicla, mas navios também. Podemos ser destino dessa reciclagem, sem riscos ambientais"

Jaqueline Wendpap, diretora do Instituto Praticagem do Brasil

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/04/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

DE 15 ESTALEIROS DESATIVADOS OU SEM DEMANDA, OS 3 MAIORES ESTÃO NO NE

Levantamento foi divulgado em evento no Rio. Presidente da Petrobras, Jean Paul Prates defendeu criação de um Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Mar, para estimular a indústria naval e os estaleiros nacionais

Por Agência Brasil



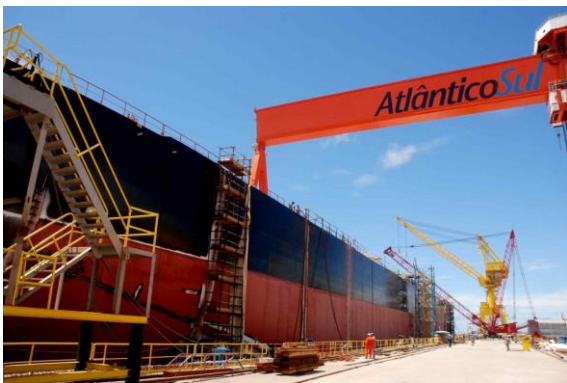
O Enseada Paraguaçu, que fica localizado no município baiano de Maragogipe, Recôncavo Baiano, é citado em relatório do IBP como um dos estaleiros brasileiros ativos, mas sem demanda atualmente. Foto: Divulgação

Levantamento feito pelo Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP), lançado nesta quinta-feira (18), mapeou 48 estaleiros brasileiros. A constatação é que pelo menos seis estão desativados e nove estão ativos, mas atualmente não têm demanda de projetos navais.

Entre os estaleiros ativos, mas sem demanda atualmente, estão os dois maiores do país: Enseada, na Bahia, e o Atlântico Sul, em Pernambuco. Juntos, os dois têm capacidade para processar mais de 200 mil toneladas de aço por ano, ou seja, 40% da capacidade instalada na indústria naval brasileira.

Fruto de um investimento de R\$ 3 bilhões, empregando cerca de 7.500 mil trabalhadores diretos no pico das obras, o Enseada Paraguaçu, em Maragogipe (BA), foi concebido para a fabricação de embarcações de alto valor agregado, como as sondas para exploração do pré-sal. Atualmente, a operação está limitada a menos de 15% da área do complexo industrial, apenas 200 trabalhadores atuam no local.

Já o Estaleiro Atlântico Sul, localizado em Suape, há três anos e meio se encontra em processo de Recuperação Judicial (RJ) e reformulou seu modelo de negócio para reparo de embarcações. O EAS iniciou suas atividades em outubro de 2007, tendo sido a primeira planta de indústria naval a funcionar em Pernambuco, ocupando uma área original de 100 hectares. Em seu auge, chegou a empregar mais de 6.000 trabalhadores. Em 2019, entregou o navio Portinari à Transpetro, sua última encomenda.



Estaleiro Atlântico Sul, em Pernambuco, chegou a empregar mais de 6.000 trabalhadores. Em 2019, entregou o navio Portinari à Transpetro, sua última encomenda. Foto: Divulgação

Outro estaleiro de grande porte que está sem demanda é o QGI, no Rio Grande do Norte. Outro, o Brasa, no Rio de Janeiro, encontra-se desativado, segundo o IBP.

A Petrobras participou da produção do levantamento. Segundo o presidente da estatal, Jean Paul Prates, a empresa, sendo a principal operadora petrolífera no país, tem uma responsabilidade como o pilar principal da demanda naval no Brasil.

“[A indústria naval] não é uma indústria antiquada, superada. Ela tem ciclos novos, que se renovam. [Além do petróleo] vamos continuar precisando de barcos de apoio para as usinas eólicas offshore, para transporte de passageiros, logística”, disse Prates. “Temos que deixar de colocar esse rótulo de que resgatar essa indústria é coisa antiquada, com cheiro de mofo.”

Mapa dos estaleiros brasileiros

O mapeamento mostra que cinco estaleiros atendem a projetos da Petrobras, inclusive quatro dos 13 grandes mapeados pelo levantamento. Prates citou como exemplo a produção de módulos das plataformas P78, P80 e P83, na Brasfels, no Rio de Janeiro; da P79, no EBR, no Rio Grande do Sul; e da P82, no Jurong Aracruz, no Espírito Santo.

“Temos expectativas para a construção, em breve, da P84 e da P85. Essas [junto com a P82 e P83] são as maiores já construídas pela Petrobras com [capacidade de produção de] 225 mil barris/dia”, disse o presidente da estatal.

Segundo ele, há ainda projetos de embarcações de apoio que serão contratadas em breve pela Petrobras. Somente este ano, serão 34 contratações, sendo 24 já anunciadas neste mês. Dez serão anunciadas até o fim do ano.

No evento, ele também defendeu que o governo crie um Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Mar, para estimular a indústria naval.

“É preciso que governo, as entidades financeiras, Fundo de Marinha Mercante, todos participem desse processo também de financiamento dessa indústria. Uma demanda bem mapeada, contratos com agente extremamente sólido, com dinheiro garantido para investimento. Tudo isso não deveria ser difícil ter financiamento”, disse Prates.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 18/04/2024

COMÉRCIO SOBE 12% NA BA E 8% EM PE: ENTENDA ESSE DESEMPENHO

O comércio da Bahia apresenta crescimento pelo 16º mês consecutivo. Em Pernambuco, setor tem expectativa de um 2024 com vendas em alta

Por Fernando Ítalo



Comércio em alta: em Pernambuco, Rafael Lima vê cenário positivo para 2024. Foto: Fecomércio/Divulgação

Diante de uma grande expectativa dos empresários do comércio no Nordeste em torno de uma reação sustentada nas vendas em 2024, os resultados de fevereiro foram animadores na Bahia (com 12% de crescimento sobre o mesmo mês de 2023) e em Pernambuco (8%). No varejo baiano, o desempenho foi 4 pontos percentuais acima da média do Brasil (8,2%), enquanto os varejistas pernambucanos acompanharam o país.

Esses dados fazem parte da edição mais recente da Pesquisa Mensal do Comércio (PMC), realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Na Bahia, a taxa de expansão ficou na sétima posição no ranking dos estados que integram o levantamento. O mês foi o 16º mês consecutivo de comportamento positivo no varejo baiano.

De acordo com a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais (SEI), “a expansão nas vendas do comércio no comparativo anual revela que o setor segue influenciado por fatores positivos como



juros mais baixos, mercado de trabalho mais forte, transferências governamentais, e melhora do nível de endividamento”.

No mês – afirma a instituição – o destaque entre os diversos segmentos varejistas foi a área de hipermercados e supermercados, não por ter atingido a taxa mais expressiva, mas pelo peso do seu volume de vendas para o setor como um todo.

O órgão ressalta que a melhoria nesse nicho acontece “mesmo diante de uma inflação ainda elevada, e de uma retração no nível de confiança do consumidor”.

No bimestre, o comércio no estado acumula alta de 11,9%, 5,8 pontos percentuais acima dos 6,1% registrados na média nacional.

Na passagem de janeiro para fevereiro, no entanto, o setor não foi bem: houve recuo de 1,4% nos negócios em comparação ao mês anterior. A sazonalidade – com um mês mais curto e menos dias úteis devido ao carnaval – influenciou o resultado.

Bahia: confira análise do comércio por atividade

Na avaliação por ramo de atividade na Bahia, os dados do comércio no comparativo anual – fevereiro 2024/fevereiro 2023 – revelam que sete das oito áreas que compõem o indicador do volume de vendas registraram comportamento positivo.

Os segmentos que tiveram crescimento foram os de equipamentos e materiais para escritório, informática e comunicação (27,7%), outros artigos de uso pessoal e doméstico (20,7%), artigos farmacêuticos, médicos, ortopédicos, de perfumaria e cosméticos (14,8%), hipermercados, supermercados, produtos alimentícios, bebidas e fumo (14,8%), combustíveis e lubrificantes (6,0%), móveis e eletrodomésticos (4,6%), e tecidos, vestuário e calçados (2,5%).

Livros, jornais, revistas e papelaria (-15,9%) foi o único segmento a apresentar retração.

Varejo ampliado teve performance ainda melhor

Na Bahia, o comércio varejista ampliado – que inclui o varejo restrito e mais as atividades de veículos, motos, autopeças, material de construção e atacado especializado – atingiu expansão de 11,6% no comparativo anual (fevereiro 2024/fevereiro 2023) e 12,4% na passagem de janeiro para fevereiro. No acumulado do bimestre, houve crescimento de 11,6%.

Inflação segue desafiando comércio da BA

Em sua análise sobre os números da PMC, o IBGE corrobora com a análise da SEI sobre o panorama macroeconômico. O instituto avalia que o cenário segue desafiador, com inflação menor mas que ainda preocupa. O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) foi de 0,42% em janeiro e 0,83% fevereiro de 2024.

Já a Fundação Getulio Vargas (FGV), na última edição do Índice de Confiança do Consumidor (ICC), aponta um recuo em 1,1 ponto em fevereiro, passando para 89,7 pontos, menor nível desde maio de 2023 (89,5 pontos).

Comércio de Pernambuco vê retomada

Em Pernambuco, a Fecomércio do estado classifica o incremento das vendas na comparação entre fevereiro e o mesmo mês do ano passado como “demonstração de retomada”.

O economista da entidade, Rafael Lima, diz que “o avanço no varejo é atribuído, em parte, à redução da taxa Selic, que torna o crédito mais acessível para consumidores e empresas, estimulando o consumo e os investimentos, empréstimos e financiamentos”.

Ele frisa que, na passagem de janeiro para fevereiro, apesar das características sazonais, “o varejo apresentou estabilidade, com uma taxa positiva modesta (0,7%).

O varejo ampliado pernambucano teve oscilação para cima (9,8%) na comparação anual e de 2,4% na passagem janeiro/fevereiro

O que o comércio de Pernambuco espera de 2024?

Segundo Rafael Lima, “as perspectivas para o varejo pernambucano são positivas no médio e longo prazo”. “A retomada da confiança do empresário de bens duráveis, impulsionada pela melhora do mercado de trabalho e da renda familiar, deve contribuir para o crescimento do setor nos próximos meses”, conclui.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 18/04/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ACOMPANHE A AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ (SP)

Segundo dia de audiência pública acontece no Guarujá (SP) e será transmitido pelo YouTube da Artesp



Brasília, 18/04/2024 - Acompanhe o segundo dia da audiência pública sobre o túnel imerso de ligação entre os municípios de Santos-Guarujá, localizado em Santos (SP) no canal de YouTube da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). **ACESSE NESTE LINK.**

A audiência desta quinta-feira (18/04) será realizada presencialmente no Guarujá. Na sessão, serão tratados dos estudos e documentos jurídicos

referentes ao projeto de parceria público-privada (PPP) envolvendo os serviços públicos de planejamento, construção, operação, manutenção e realização dos investimentos necessários à exploração do túnel Santos-Guarujá.

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: 18/04/2024

O ARRENDAMENTO DO MCP01 SERÁ TEMA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NO COMEÇO DE MAIO

A Audiência Pública nº 07/2024 vai acontecer de forma virtual no dia 06 de maio às 14h30 com transmissão ao vivo pelo YouTube



Crédito: Porto de Santana (AP)

Brasília, 17/04/2024 - 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, vai ser realizada no próximo dia 06 de maio de 2024 pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

A sessão virtual do terminal, que fica localizado no Porto de Santana (AP), tem início às 14h30 e 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 granéis sólidos vegetais, especialmente cavaco de madeira. Ao todo o objetivo é que sejam investidos R\$ 84,6 milhões durante os 25 anos de contrato.

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 03 de maio 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_audiencia072024@antag.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@antag.gov.br

Data: 18/04/2024

As intervenções vão tornar o Porto mais competitivo e impulsionar a economia



A Codeba administra as atividades do Porto Organizado de Aratu-Candeias e do Porto Organizado de Ilhéus - Foto: Codeba

Nesta quinta-feira (18), foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) o aviso de licitação para a contratação de empresa especializada na execução dos serviços de dragagem marítima, de manutenção nas áreas do canal de acesso interno, bacia de evolução e berços de atracação do Porto Organizado de Ilhéus. O valor estimado é de R\$ 27 milhões,

“O Porto de Ilhéus tem uma relação histórica com a cidade. Fizemos uma remodelação no edital anterior, incluindo a dragagem de manutenção, por exemplo, que é um elemento importantíssimo. Assumimos, pegamos toda a documentação e replanejamos. Tivemos que solicitar, inclusive, uma suplementação orçamentária, e para isso, contamos com o apoio do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Essas intervenções vão tornar o Porto mais competitivo, é uma excelente notícia para Ilhéus e região, e para toda a Bahia”, afirmou o diretor presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo.

As empresas interessadas em executar os serviços já podem requerer o edital. A abertura de propostas e a sessão de lances estão agendadas para o dia 13 de maio. Mais informações podem ser obtidas pelo telefone (71) 3320-1278 ou pelo endereço eletrônico: pregao@codeba.gov.br.

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

Data: 18/04/2024

MPOR LANÇA BASE NACIONAL DE INFORMAÇÕES DE MEDIDAS DE MITIGAÇÃO DO RISCO DE FAUNA

O estudo sobre o risco de fauna é importante para garantir uma operação mais segura da aviação. Compartilhe: Compartilhe por Facebook Compartilhe por Twitterlink para Copiar para área de transferência



A presença de aves em aeroportos afeta a segurança da aviação civil - Foto: Anac

A Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos (SAC/MPor) anunciou oficialmente, no mês de março, o lançamento da Base Nacional de Informações de Medidas de Mitigação do Risco de Fauna. Essa plataforma inovadora tem como propósito centralizar e compartilhar medidas sobre

estratégias de gerenciamento do risco de fauna em aeródromos brasileiros, além de literatura técnica e científica nacional e internacional.

Com essa iniciativa, equipes responsáveis pelo gerenciamento do risco de fauna nos operadores aeroportuários, instituições envolvidas na gestão ambiental e segurança operacional de aeródromos, bem como membros da comunidade acadêmica, terão acesso facilitado a informações que anteriormente estavam dispersas em diversos relatórios e estudos.

A implementação de medidas de mitigação do risco de fauna é fundamental para reduzir os perigos associados à presença de animais em aeródromos, contribuindo assim para uma operação mais segura da aviação.

A Base Nacional de Informações de Medidas de Mitigação do Risco de Fauna, contém 5.377 medidas abrangendo 122 espécies, incluindo aves, mamíferos e répteis, e 216 grupos faunísticos encontrados no Brasil.

A disponibilização dessa base de dados visa tornar as ações de gestão aeroportuária mais eficazes no que diz respeito ao gerenciamento do risco de fauna.

O projeto foi desenvolvido pelo MPor em parceria com o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC). O projeto incluiu estudos voltados para a identificação das espécies de avifauna envolvidas em colisões com aeronaves, quase colisões e avistamentos, bem como o desenvolvimento de atividades relacionadas ao gerenciamento do risco de fauna na operação de aeródromos brasileiros.

A Base Nacional de Informações de Medidas de Mitigação do Risco de Fauna está disponível gratuitamente para a comunidade aeroportuária e para todos os interessados no tema, promovendo assim um aumento da segurança operacional na aviação.

Acesse a plataforma: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#RiscoFauna>

Riscos

Segundo a Anac, a presença de aves em aeródromos e em seus arredores afeta globalmente a segurança da aviação civil. Isso gera um risco iminente de colisão de aves com aeronaves, inclusive nas fases de decolagem e de pouso, que são precisamente os momentos mais críticos de uma operação aérea.

Nenhum tipo de aeroporto ou aeronave está imune ao impacto com aves e essas colisões podem causar danos diretos às aeronaves, com elevados custos de manutenção e até a destruição total da aeronave. Essas colisões podem ainda provocar impactos mais graves, inclusive com fatalidades. Outro problema refere-se à formação de ninhos nas instalações aeroportuárias, que podem gerar danos estruturais aos edifícios, à pavimentação, aos equipamentos e às próprias aeronaves, além de desconforto e de problemas de saúde às pessoas que circulam pelo aeroporto.

Assessoria Especial de Comunicação Social
Ministério de Portos e Aeroportos

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 18/04/2024

AMPLIAÇÃO DA MALHA INTERNACIONAL: BRASIL GANHARÁ NOVOS VOOS PARA A COLÔMBIA



Anúncio das frequências internacionais foi feito pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, que participa de reuniões bilaterais no país vizinho

Brasília terá voo direto para a capital colombiana - Foto: divulgação

Em viagem com a comitiva do presidente Lula, que embarcou nesta terça-feira (16) rumo à Colômbia para participar de reuniões bilaterais, o ministro de Portos e Aeroportos,

Silvio Costa Filho, anunciou há pouco os novos voos entre o Brasil e a Colômbia. Um dos principais destinos brasileiros dentro da América do Sul, o país vizinho ganhou mais duas rotas diretas com o nosso país. Uma das operações ligará as capitais de ambos os países: nos próximos meses, será inaugurado o voo Brasília/Bogotá.

Histórico parceiros comerciais, o novo voo entre as duas capitais atende à crescente demanda do transporte aéreo, que reaqueceu após a pandemia provocada pelo coronavírus. De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a nova rota entre os mercados de aviação é estratégica para ampliar a conectividade entre os países da América do Sul, além de fortalecer as relações comerciais entre os dois países.

“Esse é o resultado de intenso diálogo que estamos promovendo ao lado do Ministério do Turismo e Embratur com as companhias aéreas do Brasil e demais empresas de todo o mundo. Sob orientação do presidente Lula, estamos ampliando a nossa malha aérea internacional e fortalecendo a nossa aviação. Queremos fortalecer não apenas o turismo de lazer, mas também o de negócios”, concluiu o ministro.

Durante pronunciamento no Fórum empresarial Brasil-Colômbia, o presidente Lula afirmou que os colombianos são sócios indispensáveis para o sucesso da economia. Lula também destacou que a oferta de novos voos entre os dois países será fundamental para ampliar o mercado e atender turistas e estudantes que utilizam o modal aéreo. "O voo direto entre nossas capitais, anunciado hoje, ampliará as opções de conexões e contribuirá para destravar o turismo, os negócios e o intercâmbio acadêmico estudantil", afirmou o presidente.

Outro destino anunciado durante as reuniões que acontecem entre os representantes de governo e das companhias aéreas dos dois países é a ampliação de voos que liga o aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, com o terminal de El Dorado, em Bogotá. O segundo país mais populoso da América do Sul, agora passará a receber voos semanais que partem às segundas, quartas, sextas-feiras e domingo.

Para Celso Ferrer, Ceo da companhia Gol Linhas Aéreas, "a ampliação da oferta de voos internacionais era uma das metas da empresa para 2024 e Bogotá, com sua posição estratégica de conexão entre países das Américas do Sul e do Norte, apresenta as condições ideais para integrar ainda mais os povos dos dois países e reforçar o compromisso com a democratização do transporte aéreo", destacou o executivo presente no evento de anúncio da nova rota.

Ampliação com o mercado colombiano

Nas reuniões bilaterais com o setor aéreo na Colômbia, Costa Filho também falou sobre a expansão de rotas e o aumento de voos comerciais que interessam também as companhias daquele país. A Avianca prevê crescimento de 15% em voos internacionais diretos com o Brasil. "Ainda em 2023, retornamos aos patamares da pré-pandemia, onde tivemos os mesmos números de voos internacionais e esse ano a gente espera crescimento na operação de voos de mais de 10% no mercado internacional.

Em 2023, cerca de 350 mil passageiros viajaram entre ambos os países. Do lado Colombiano, os aeroportos que mais receberam brasileiros foram a capital Bogotá, Medellín e Cartagena. Aqui no Brasil, os terminais de Guarulhos, Galeão e Confins foram os destinos que mais receberam nossos vizinhos.

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

Data: 18/04/2024

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

Medidas visam garantir a continuidade do tráfego de embarcações



Governo Federal realiza estudos para preparação contra estiagens na região Amazônica

Medidas visam garantir a continuidade do tráfego de embarcações e reduzir os impactos das estiagens na Região Amazônica

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.

A batimetria é uma técnica utilizada para mapear as profundidades aquáticas em oceanos, mares, lagos e rios, sendo realizada por meio de equipamentos como sonares e ecossondas. Esse processo

de medição registra o tempo de retorno das ondas sonoras após atingirem o fundo do corpo d'água, permitindo a elaboração de mapas e modelos tridimensionais do relevo submarino.

Os dados coletados serão fundamentais para a realização de estudos voltados para a identificação de ações preventivas e que minimizem os efeitos da seca na região amazônica em 2024. Esses estudos se concentrarão principalmente na implementação de medidas preventivas de dragagem na região.

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.

Com informações do Dnit

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

Data: 18/04/2024

Medida prevê desenvolvimento de pesquisa e educação para promover um transporte mais seguro, sustentável e eficiente



Para o secretário Leonardo Ribeiro (de azul), "é crucial ter a experiência da Universidade de Birmingham na construção da Política Nacional de Ferrovias" - Foto: Pamela Santos/MT

O Ministério dos Transportes e a Universidade de Birmingham assinaram nesta quarta-feira (17) um acordo voltado à troca de experiências para promoção de um transporte ferroviário mais eficiente e seguro. O memorando de entendimentos firmado prevê o desenvolvimento de pesquisas e programas de ensino e capacitação bilaterais. A duração do acordo é de cinco anos.

Para o ministro dos Transportes, Renan Filho, a cooperação será fundamental para melhorar o transporte sobre trilhos no Brasil. "A Universidade de Birmingham é referência no modal ferroviário do Reino Unido. Essa cooperação permitirá que avancemos na eficiência, segurança, sustentabilidade e ampliação da capacidade de nossas ferrovias", destacou.

A nova parceria inclui ainda comunicação e transferência de conhecimento entre a academia, o governo e a indústria. Ao todo, oito áreas de estudos estão contempladas no memorando de entendimento, entre elas eficiência logística, infraestrutura de transportes sustentável e segurança.

"É crucial ter a experiência da Universidade de Birmingham na construção da Política Nacional de Ferrovias. É uma instituição que há tempos tem avançado nos estudos de sustentabilidade e eficiência no setor. Combinados com a experiência brasileira, poderemos construir o celeiro de ferrovias que o nosso país merece", afirmou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

De acordo com o reitor da universidade, Robin Mason, o Brasil é prioridade para Birmingham. “Nosso grupo de engenharia ferroviária é um ponto forte da universidade. Estamos muito satisfeitos por trabalhar em parceria com o ministério para capacitar o Brasil e ajudar o país a desenvolver não apenas suas ferrovias, mas também seu pessoal, suas habilidades e conhecimentos especializados, que são muito importantes para nós”, concluiu.

A universidade

Fundada em 1900 e localizada na cidade de Birmingham, Inglaterra, a universidade possui sede em Edgbaston, onde fica seu maior campus. A instituição também abriu novo campus em Dubai, nos Emirados Árabes.

O Centro de Pesquisa e Educação em Ferrovias da Universidade de Birmingham é o principal parceiro na UK Rail Research Innovation Center, centro de colaboração que reúne grupos acadêmicos de excelência e a indústria ferroviária no Reino Unido.

A instituição de ensino possui 10 Prêmios Nobel. Também foi a primeira do Reino Unido a ser construída em um modelo de campus com seu próprio sistema ferroviário conectado à cidade.

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

Data: 18/04/2024

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO APROVA PROJETOS DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS BR-381/MG E BR-040/MG/GO; COM A DECISÃO, EDITAIS DEVEM SER PUBLICADOS EM MAIO

“Com isso, a previsão é que os leilões aconteçam no final do mês de agosto”, detalha a secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse



BR-381: melhorias visam ampliar a capacidade e aumentar a segurança da via - Foto: DNIT/Divulgação

Em sessão plenária desta quarta-feira (17), os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) aprovaram os planos de outorga em duas rodovias federais: o trecho da BR-381, de Belo Horizonte a Governador Valadares, e o da BR-040/MG/GO, a 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, Viviane Esse.

O trecho a ser concedido da BR-381 fica entre os entroncamentos da rodovia com a BR-262/MG, em Belo Horizonte, e com a BR-116/MG, em Governador Valadares. As obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas para os lotes 8A e 8B, na saída de Belo Horizonte, saíram da concessão e 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.

Na Rota dos Cristais, serão transferidos à iniciativa privada 594,80 quilômetros de pistas, entre Belo Horizonte (MG) e Cristalina (GO). Os segmentos a serem concedidos incluem a BR-040/GO, entre o entroncamento com a BR-050 até a divisa de Minas Gerais e Goiás, e a BR-040/MG, do Km 0 ao 533,2, da divisa até o entroncamento com a BR-135, no Anel Rodoviário de Belo Horizonte. O projeto tem potencial de assegurar R\$ 10,65 bilhões para investimentos na rodovia.



“Essa rota representa a padronização que nós acordamos com o Tribunal de Contas e o enquadramento com a nova política de outorgas. Em teoria, todos os estudos seguem o modelo de Cristais, por isso ela é bastante emblemática. Isso vai facilitar a análise pelo TCU e pelos investidores que estudam participar do leilão”, avalia a secretária Viviane Esse.

BR-381

Dos R\$ 10,09 bilhões previstos a serem aplicados na rodovia de 304km de extensão ao longo de 30 anos de concessão, são R\$ 6,03 bilhões para investimentos, incluindo novas obras, e R\$ 4,06 bilhões para serviços operacionais. A maior parte das melhorias visam ampliar a capacidade e aumentar a segurança da via. Confira outros destaques:

- * 134,15 quilômetros de duplicações,
- * 138,4 quilômetros de faixas adicionais,
- * 10 quilômetros de marginais,
- * 41 dispositivos e interseções novos e remodelados – trevos, trombetas e diamantes, entre outros, além de áreas de escape e um ponto de parada e descanso de caminhoneiros
- * 23 passarelas de pedestres

Além de trazer soluções para a necessidade de investimentos na ampliação da capacidade da BR-381/MG, considerada um dos corredores logísticos mais importantes do estado, a concessão também 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.

Rota dos Cristais

O Programa de Exploração da Rodovia (PER) desenhado para a Rota dos Cristais abrange quatro frentes: serviços estruturais que envolvem recuperação e manutenção da via; retomada das obras de ampliação de capacidade, melhorias e manutenção do nível de serviço; além das frentes de conservação e de serviços operacionais. A previsão é instalar bases de serviços de atendimento aos usuários e as seguintes intervenções:

- * 10 quilômetros de duplicação
- * 43 passarelas de pedestres (entre novas e remodeladas)
- * 343,8 quilômetros de faixas adicionais
- * 61,6 quilômetros de vias marginais
- * 18 passagens de fauna
- * 2 pontos de parada e descanso para caminhoneiros

O trecho compreendido no plano de outorga aprovado pelo ministro dos Transportes faz parte da concessão da Via 040 (BR-040/DF/GO/MG), que foi desmembrada em duas novas propostas: a da “Rota dos Cristais” e a da “Rota do Pequi”, entre Cristalina (GO) e o Distrito Federal, a qual será concedida com o trecho da BR-153/060, entre Goiânia (GO) e DF.

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

Data: 18/04/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ EM DISCUSSÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O debate sobre o projeto do Túnel Santos-Guarujá, a ser construído sob o canal de navegação do Porto de Santos, no litoral de São Paulo, é uma ação importante para o desenvolvimento da região e para a melhoria da infraestrutura de transporte na área. A realização da primeira das três audiências públicas na Associação Comercial de Santos (ACS), nessa quarta-feira, dia 18, em uma iniciativa da



Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), foi um evento significativo para envolver a população no processo de tomada de decisão e garantir a transparência e a participação democrática na condução do projeto.

É essencial reconhecer a importância de ouvir as preocupações e sugestões da população, especialmente no que diz respeito às desapropriações de residências para a realização do empreendimento. A questão das desapropriações é sensível e impacta diretamente a vida das pessoas, sendo fundamental que as autoridades busquem formas de minimizar esses impactos e garantir uma abordagem justa e transparente nesse processo.

Além disso, a audiência pública permitiu discutir temas relevantes, como as questões socioambientais e os impactos do tráfego de veículos pesados nos trechos urbanos de Santos e Guarujá. Esses debates são fundamentais para identificar os desafios e oportunidades associados ao projeto e encontrar soluções que promovam o desenvolvimento sustentável local.

A parceria entre o Governo Federal, o Governo do Estado e outros órgãos envolvidos na execução do projeto, como a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), é fundamental para garantir o sucesso e a eficiência do empreendimento. A colaboração entre essas entidades é essencial para superar os desafios e assegurar a realização de um projeto que atenda às necessidades da população e promova o crescimento econômico e social da região.

Portanto, é imprescindível que as autoridades continuem promovendo o diálogo e a participação da sociedade civil ao longo de todo o processo de planejamento e execução do projeto do Túnel Santos-Guarujá. Somente dessa forma será possível garantir que as decisões tomadas reflitam os interesses e as necessidades da população, promovendo um desenvolvimento inclusivo e sustentável regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

DÓLAR

Depois de cinco sessões consecutivas em alta, o dólar fechou em queda frente ao real nessa quarta-feira, dia 17. A baixa foi de 0,5%, com o dólar comercial chegando a R\$ 5,243 na compra e na venda. A moeda norte-americana havia aberto em queda, seguindo a desvalorização global, mas se recuperou após falas do presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, sobre intervenção do BC no mercado cambial no Brasil. Logo em seguida, retomou o ritmo de desvalorização.

RIO DE JANEIRO

A audiência pública para debater o arrendamento do terminal RDJ07, no Porto do Rio de Janeiro (RJ), será realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no próximo dia 24. A sessão será virtual, tendo início às 14h30, e será transmitida pelo canal do Youtube da Antaq. A instalação movimentará carga de apoio offshore e a esmava é que o investimento ao longo dos 25 anos do contrato seja de R\$ 101,7 milhões.

EM SANTA CATARINA 1

O ministro dos Transportes, Renan Filho, estará em Santa Catarina nesta quinta-feira, dia 18, para a inauguração de obras rodoviárias. No começo da manhã, ele participa da entrega do primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) do estado, na BR-101, no trecho de Palhoça, que integra a concessão da Arteris Litoral Sul. A instalação - cuja implantação custou R\$ 17,5 milhões - vai oferecer repouso aos mais de 10 mil caminhoneiros que transitam diariamente pelas capitais Florianópolis (SC) e Curitiba (PR).

EM SANTA CATARINA 2

Em seguida, por volta do meio dia, o ministro Renan Filho vai a Navegantes para inaugurar um novo viaduto que ligará as duas rodovias mais movimentadas de Santa Catarina - a BR-101 e a BR-470. A entrega dessa obra vai concluir o lote 1 da duplicação da rodovia. Segundo o ministério, essa estrutura, que teve investimento de R\$ 25 milhões, vai beneficiar cerca 100 mil motoristas que passam pelo trecho diariamente.

HOMENAGEM

O Grupo Agemar, do empresário Manoel Ferreira Júnior, será homenageado pela Câmara Municipal do Recife (PE) nesta quinta, às 18 horas, devido ao apoio dado à Associação Oásis da Liberdade, entidade que há 30 anos atua no combate ao uso de drogas na região.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/04/2024

BRASIL EXPORT - AUTORIDADES DEMONSTRAM BOAS EXPECTATIVAS PELO SANTOS EXPORT

Fórum regional que será realizado nos dias 22 e 23 foi um dos assuntos da reunião do Conselho do Brasil Export

Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redebeneews.com.br e **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebeneews.com.br



Da esquerda para a direita: Carlos Chiodini (MDB-SC) e Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), Fabrício Julião, Júlio Lopes (PP-RJ) e Alex Manente (Cidadania-SP). Crédito: Divulgação/Grupo Brasil Export

O Conselho Nacional do Brasil Export se reuniu na quarta-feira, dia 16, em Brasília (DF). E um dos assuntos em pauta foi o Santos Export – fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento será realizado nos próximos dias 22 e 23, em Santos (SP), e vai debater, principalmente, os rumos do maior porto do Brasil.

No almoço estiveram deputados da Frente Parlamentar Mista de Logística (Frenlogi) e representantes do Instituto Brasil Logística (IBL).

O CEO do grupo, Fabrício Julião, aproveitou a ocasião para confirmar a participação do secretário de Negócios Internacionais do Governo de São Paulo, Lucas Ferraz. A presença foi comemorada pelo presidente do IBL e presidente do Conselho do Santos Export. Para ele, essa é “uma iniciativa fantástica”.

“Quando o Governo se dispõe a vir e entender o que acontece, também se dispõe a auxiliar para que a gente melhore a competitividade do nosso negócio, do nosso estado, e do nosso Porto de Santos”, afirmou.

O Congresso Nacional também marcou presença na reunião. O deputado Alex Manente (Cidadania-SP) ressaltou o impacto direto que o evento pode causar na economia, devido à quantidade de empresas ligadas à logística de exportação e importação do terminal portuário.

“Esses eventos, sem dúvida alguma, geram oportunidades para nós darmos eficiência, otimizarmos as ações e conseguirmos de fato transformar o Porto de Santos, que é o maior da América Latina, no maior potencial na geração de renda, emprego e distribuição logística no país”, declarou Manente.

Julio Lopes (PP-RJ) defendeu a necessidade da continuidade dos investimentos na infraestrutura do litoral paulista, destacando a liberação da terceira faixa e a construção do túnel como instrumentos essenciais para aumentar a produtividade e capacidade do porto.

“Ao contrário de outros, que são céticos, eu acho que esse avanço e essa tecnologia são mais do que conhecidos no mundo inteiro, e nós, no Brasil, temos a engenharia e a capacidade financeira para isso. O Governo de São Paulo e o Governo da União, juntos, podem e devem executá-lo no menor prazo de tempo possível”, disse Lopes.

O deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), informou que pretende continuar a discussão sobre a descarbonização no setor da navegação durante o evento em Santos.

O parlamentar também mencionou que as pautas sobre acessos são uma das prioridades do fórum. “A importância de integrar Santos ao dispositivo do ABC (região de São Paulo), como o retroporto, além de multiplicar as capacidades de acesso e aumentar o acesso ferroviário, é para que este entorno esteja alinhado com o que o porto faz de melhor”.

Já o deputado Carlos Chiodini (MDB-SC) enfatizou a importância de debater questões relacionadas aos investimentos públicos e privados. “Questões que abrangem o mercado como um todo. Temos desafios significativos, especialmente no campo da infraestrutura. Há algum tempo, tenho levantado a bandeira de um novo modelo de gestão para os canais de acesso. Devemos considerar se serão geridos de forma privada ou por meio de parcerias público-privadas”.

Fábio Siccherino, CEO da DPW Santos, falou sobre as expectativas de que no evento sejam encontradas soluções para os principais desafios de crescimento enfrentados pelo empreendimento. Ele ressaltou a necessidade de resolver questões como a dragagem e os acessos terrestres, especialmente devido ao limite de ocupação alcançado pelas rodovias da região.

“A gente precisa encontrar uma saída. Eu acho que o modal ferroviário é um meio de escoamento extremamente importante que pode atender alguns segmentos mais específicos, como, por exemplo, o agronegócio. A carga de contêiner sai hoje 98% pelo modal rodoviário. Então o acesso, para mim, é um dos principais pontos da pauta”, falou Siccherino.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/04/2024

AEROPORTOS - TARIFAS SÃO COMPETITIVAS SE COMPARADAS A OUTROS MERCADOS, DIZ ABEAR

Jurema Monteiro procurou responder às críticas sobre o preço dos bilhetes durante reunião do Conselho do Brasil Export

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



Na visão de Jurema, as empresas aéreas que operam no Brasil não receberam o apoio necessário para enfrentar momentos economicamente difíceis como o da pandemia. Crédito: Reprodução

A presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abeaer), Jurema Monteiro, acha que as tarifas aéreas no Brasil são competitivas se comparadas a outros mercados. Ela deu essa opinião durante a reunião do Conselho Nacional do Grupo Brasil Export,

realizada na quarta-feira, dia 16, em Brasília (DF).

A declaração de Jurema foi uma resposta às críticas aos preços dos bilhetes aéreos que o setor vem recebendo dos empresários e da população brasileira.

“As tarifas aéreas no Brasil são competitivas se comparadas a outros mercados. O preço médio por quilômetro voado é competitivo, e as tarifas oscilam de acordo com a oferta e demanda, assim como em outros setores. Em resumo, o setor aéreo enfrenta desafios significativos, mas estamos trabalhando para melhorar e evoluir sempre, buscando apoio do Governo para garantir a sustentabilidade das empresas”, afirmou.

Jurema Monteiro lembrou que os últimos seis anos foram desafiadores para o setor aéreo. Ela destacou a crise institucional, econômica e social vividos pelo Brasil entre os anos 2017 e 2018. A representante da Abear também enfatizou que 60% dos custos das companhias são dolarizados. “Essa situação de instabilidade levou as empresas a revisarem seus planejamentos e custos”, disse.

Na visão da presidente da Associação, as empresas aéreas que operam no Brasil não receberam o apoio necessário para enfrentar momentos economicamente difíceis como o da pandemia de Covid-19.

“Nos últimos anos, houve uma pressão também no preço do combustível, somando-se a outros fatores, representando um grande desafio para todos nós no setor. A pandemia veio em um momento já desafiador, arrasando com a operação das empresas. Enquanto outros países entenderam as fragilidades do setor e forneceram apoio, às empresas brasileiras ficaram sem receita durante quase três anos, o que criou um cenário bastante complexo”, explicou.

A preocupação com as críticas aos preços das passagens aéreas não é só da Abear. O Ministério de Portos e Aeroportos também busca medidas para tornar mais acessível o preço dos bilhetes. Entre as possíveis soluções está o programa Voa Brasil que pode ser lançado ainda este mês. Além disso, as companhias apresentaram ao ministro Silvio Costa Filho algumas alternativas para a população encontrar passagens aéreas com valores menores. A busca por bilhetes com antecedência a data da viagem é uma das medidas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2024

REGIÃO SUDESTE - AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ ABRE DISCUSSÕES SOBRE DESAPROPRIAÇÕES

Temas como impactos socioambientais e tráfego de veículos pesados em trechos urbanos também foram pontuados

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



A audiência pública tratou da dinâmica da realização das obras do túnel, preço tarifário, a modelagem jurídica e financeira, canteiro de obras e criação de docas secas

AS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS REFERENTES AO PROJETO DO TÚNEL SUBMERSO SANTOS-GUARUJÁ CONTINUAM. NESTA QUINTA-FEIRA, DIA 17, A PARTIR DAS 9H, A SESSÃO OCORRERÁ NO TEATRO PROCÓPIO FERREIRA, EM GUARUJÁ (SP). NA SEXTA-FEIRA, DIA 18, A AUDIÊNCIA SERÁ REALIZADA NO AUDITÓRIO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS (APS), TAMBÉM ÀS 9H

A Associação Comercial de Santos (ACS) recebeu na manhã de quarta-feira (17) a primeira audiência pública referente ao projeto do túnel submerso Santos-Guarujá. A audiência foi realizada pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) e presidida pelo diretor-geral, Milton Persoli.

A dinâmica contou com uma apresentação técnica referente ao projeto, comandada pela diretora de Assuntos Econômicos e Financeiros da Companhia Paulista de Projetos (CPP), Raquel Carneiro.



A apresentação mostrou como será a dinâmica da realização das obras do túnel, preço tarifário para os veículos de passeio e também veículos pesados, a modelagem jurídica e financeira, implantação do canteiro de obras e criação de docas secas, entre outros.

Depois, houve o período para manifestação, onde foi dividido entre as autoridades federais, estaduais e municipais.

“Toda contribuição que recebemos será anotada e trazida para o projeto. Nós temos um grupo de análise que vai responder todas essas contribuições. Tudo aquilo que se fala, que se pensa, o que está sendo produzido sobre o projeto, as dificuldades, tudo isso será trazido para análise do projeto executivo”, comentou Persoli.

Entre os principais temas levantados pela população envolveram a questão de diferenciação do projeto da Dersa, antiga estatal do Governo de São Paulo, e da Autoridade Portuária de Santos (APS), onde há um grande diferencial na questão das desapropriações, principalmente no lado de Santos.

Outros temas envolveram questões socioambientais, impactos do tráfego de veículos pesados nos trechos urbanos de Santos e de Guarujá.

“A audiência pública tem justamente essa finalidade de ouvir a sociedade. Então, trata-se de um momento muito oportuno em que o cidadão possa colocar suas questões, dúvidas, para que todos os agentes envolvidos, sejam os governos Federal e Estadual, as Prefeituras, a Autoridade Portuária, possam dar atenção a essas demandas da população”, comentou Elias Júnior, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos.

A sessão pública contou com as participações de Anderson Pomini, diretor-presidente da APS; Gabriela Costa, chefe de gabinete do Ministério de Portos e Aeroportos; Amanda Seabra, diretora do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) da Casa Civil; e Alber Vasconcelos, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Vale lembrar que a obra está orçada em cerca de R\$ 6 bilhões e será custeada em conjunto entre o Governo Federal e o Governo do Estado. O empreendimento é a principal obra de infraestrutura que está inserida no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2024

REGIÃO SUDESTE - APS TERÁ ESTUDO PARA MIGAR AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE A OBRA

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, afirmou que a companhia terá um relatório detalhado a respeito dos impactos que possam ser gerados nas atividades portuárias durante o prazo de execução de obras do túnel submerso Santos-Guarujá.

Os estudos são de responsabilidade da Fundação Vanzolini, que firmou contrato com a APS no final do ano passado.

“Nós defendemos que essa obra tem natureza mista, ou seja, infra rodoviária. Essa obra não poderia ser levada em consideração de critério básico de distância, até porque temos um porto entre as margens. Por isso, fizemos a contratação da Vanzolini, para que faça estudos de impactos na rodovia, ferrovia e principalmente no canal de acesso. Com isso, planejamos em errar menos”, disse o presidente do porto.

Segundo Pomini, o relatório da consultoria estará pronto em até dois meses, onde estará detalhado os impactos e quais ações poderão ser adotadas para evitar um maior conflito nas operações portuárias.

Prazos

Durante a realização do leilão de concessão rodoviária do Lote Litoral Paulista, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, disse que é possível a realização do certame do túnel ainda este ano. De acordo com Pomini, a APS trabalha na mesma linha do tempo quanto ao cronograma.

“Estamos irmanados sobre esse prazo apresentado. Essa linha do tempo foi elaborada em conjunto com todos os membros que integram o grupo de cooperação técnico do projeto. Existe, de fato, um esforço conjunto para que o edital seja publicado no 2º semestre. Precisamos rar essa obra do papel”, concluiu.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/04/2024

PORTO DE SANTOS - SANTOS EXPORT VAI PROPORCIONAR VIAGEM VIRTUAL PELO CAIS SANTISTA

Experiência faz parte do Projeto Virtual 360 graus no Porto de Santos, da Release Eletrônico
Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redebenews.com.br



Com os óculos de realidade virtual, o visitante vai conseguir fazer uma visita virtual pelo Porto de Santos, possibilitada por vídeos de imersão 360º, produzidos com câmera 360 8K 3D. Reprodução/portoem360.com.br

O Santos Export, fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes que vai acontecer nos próximos dias 22 e 23, em Santos (SP), vai trazer o Santos Xperience, uma viagem de realidade virtual pelo complexo portuário no litoral paulista.

A experiência faz parte do Projeto Virtual 360 graus no Porto de Santos, criado e produzido pela produtora Release Eletrônico.

É uma visita virtual possibilitada por vídeos de imersão 360º, produzidos com câmera 360 8K 3D. Com os óculos de realidade virtual, o visitante vai conseguir vivenciar o ambiente portuário, visitando diversas de suas instalações e notando pequenos detalhes utilizando a tecnologia deste equipamento virtual.

Esse projeto recebeu aporte financeiro para produção de cinco filmes, através do edital 26/2021 do Programa de Ação Cultural (Proac), ligado à Secretaria de Cultura e Economia Criativa do Estado de São Paulo.

Além disso, o projeto possui um canal <https://portoem360.com.br/> – onde é possível, mesmo em um smartphone, tablets ou laptops, a experiência poder ser testada e com muito mais envolvimento que um vídeo convencional.

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.

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: 18/04/2024



REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE VIRACOPOS AMPLIA SERVIÇOS DE TRANSBORDO INTERNACIONAL

Conhecida como transshipment, operação refere-se a uma conexão de voo imediata para a carga aérea internacional

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), conseguiu autorização da Receita Federal para ampliar os serviços de transshipment (baldeação internacional de carga). Com isso, o aeroporto passou a operar também a multimodalidade aérea, marítima e rodoviária internacional, sendo o primeiro aeroporto hub do Brasil a realizar este serviço.

O transshipment ou transbordo internacional, refere-se a uma conexão de voo imediata para a carga aérea internacional. O armazenamento das cargas será feito em área segregada e autorizada para tal pela Receita Federal. Os agentes de carga interessados neste tipo de operação devem solicitar autorização ao órgão.

A partir da nova portaria da Receita, os agentes de carga podem agilizar seus processos de importação e exportação para distribuição de cargas entre diferentes continentes, além de proporcionar a criação de serviços regulares de consolidação de cargas reduzindo custos para clientes.

A autorização foi publicada pela Receita Federal no último dia 26 de fevereiro. Com isso, o Terminal de Carga de Viracopos pode realizar todas as transferências de carga internacional que também chegarem via marítima ou terrestre, com a possibilidade de troca para qualquer empresa aérea.

A nova portaria da Receita Federal, número nº 95/2024, também possibilita o recebimento de cargas perigosas e da linha farmacêutica pelo transshipment.

No modal aéreo, o serviço que permite o fluxo de baldeação internacional de carga (transshipment) já existia no aeroporto desde março do ano passado. Agora, como a nova portaria, as cargas que chegarem no Porto de Santos, por exemplo, podem ser trazidas para Viracopos, onde embarcarão para um destino internacional.

O novo serviço possibilita realizar todas as transferências de carga internacional após um processo de desconsolidação e posterior consolidação, com a possibilidade de troca para qualquer empresa aérea.

O procedimento de transshipment, regulamentado pela portaria da Receita Federal ALF/VCPNº 76, de 17/03/2023, é permitido para cargas procedentes do exterior, amparadas por conhecimentos de carga do tipo HAWB (House AirWaybill), com passagem por Viracopos e posterior embarque em voos internacionais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/04/2024

REGIÃO SUDESTE - CONCESSIONÁRIA VAI RECUPERAR ASFALTO DO SISTEMA ANHANGUERA-BANDEIRANTES

Serão investidos R\$ 1 bilhão para a obra na via que liga a capital paulista ao interior do estado

DA REDAÇÃO redacao.jornal@redenenews.com.br

O Grupo CCR vai iniciar, em maio, a recuperação e o recapeamento de 100% do asfalto do Sistema Anhanguera-Bandeirantes, que liga a capital paulista ao interior, um dos mais importantes conjuntos rodoviários do Brasil.

Serão investido R\$ 1 bilhão na obra, que faz parte do programa de investimento de R\$ 4,5 bilhões planejado para 2024 em concessões da CCR em todo o País.



Com a autorização da Receita, o Terminal de Carga de Viracopos pode realizar todas as transferências de carga internacional que também chegam via marítima ou terrestre

O Grupo CCR vai iniciar, em maio, a recuperação e o recapeamento de 100% do asfalto do Sistema Anhanguera-Bandeirantes, que liga a capital paulista ao interior, um dos mais importantes conjuntos rodoviários do Brasil.

Serão investido R\$ 1 bilhão na obra, que faz parte do programa de investimento de R\$ 4,5 bilhões planejado para 2024 em concessões da CCR em todo o País.

O projeto prevê a intervenção no pavimento em aproximadamente 2,1 mil quilômetros de faixas de rolamento e acostamento das rodovias, nos trechos que vão da capital paulista ao município de Cordeirópolis e nas regiões de Jundiaí e Campinas.

Diariamente, cerca de 850 mil viagens são realizadas no Sistema Anhanguera-Bandeirantes. As rodovias conectam as duas maiores regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, as de São Paulo e Campinas. Além de facilitar o acesso a regiões turísticas pelo interior, o sistema também é uma infraestrutura viária fundamental para escoamento da produção agrícola e industrial paulista.

As intervenções no Sistema terão duração de 24 meses e vão gerar 520 vagas de empregos, diretos e indiretos. Durante as obras, até 13 equipes estarão atuando simultaneamente em diversos trechos das rodovias. Nas regiões de maior volume de tráfego, principalmente entre São Paulo e Campinas, os trabalhos serão realizados no período noturno, das 22h às 5h, com sinalização reforçada.

Asfalto-borracha

Além de aumentar o conforto e a segurança dos motoristas, as obras de recapeamento contemplam aspectos de sustentabilidade. Para o novo pavimento, a CCR AutoBAn irá aplicar o asfalto-borracha, tecnologia que utiliza pó de pneu moído na sua composição, que diminui o nível de ruído nas rodovias e aumenta a aderência dos pneus. O novo asfalto também tem maior durabilidade e resistência ao desgaste, o que aumenta a vida útil do piso e reduz a necessidade de intervenções para manutenção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2024

PORTO DE SANTOS - GUARUJÁ APRESENTA PROJETO PARA EVITAR CONFLITOS DE TRÁFEGO PRÓXIMO AO TÚNEL

Município recebeu confirmação que estudo será incluído na concessão da PPP

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



Durante a realização da audiência, a Prefeitura de Guarujá fez uma apresentação a respeito do projeto de um novo complexo viário na área retroportuária do município, localizado paralelamente à Avenida Cônego Domênico Rangoni.
Divulgação/Prefeitura de Guarujá

A segunda audiência pública referente ao projeto do túnel imerso Santos-Guarujá, no litoral de São Paulo, aconteceu na manhã desta quinta-feira (18), no Teatro Procópio Ferreira, em Guarujá. Com grande presença do público, o principal tema da sessão envolveu o traçado de saída/entrada do túnel, visando o conflito de tráfego entre carros e caminhões.

Durante a realização da audiência, a Prefeitura de Guarujá fez uma apresentação a respeito do projeto de um novo complexo viário na área retroportuária do município, localizado paralelamente à Avenida Cônego Domênico Rangoni.

No projeto consta a implantação de um anel viário que faria a conexão direta da entrada e saída do túnel com a rodovia. Posteriormente, o complexo viário teria uma outra ligação com a Avenida Perimetral, na margem esquerda, facilitando assim o fluxo de caminhões que acessam os terminais da margem esquerda.

O projeto consta ainda um trecho em trincheiras na área urbana do Município para evitar o conflito com veículos de passeio no local, que é considerado um dos principais centros comerciais a céu aberto da região da Baixada Santista.

Este projeto foi um pleito apresentado pela Prefeitura e entregue aos Governos Federal e de São Paulo, que anteriormente não constavam na modelagem de concessão da Parceria Público-Privada (PPP) do túnel imerso.

De acordo com o secretário de Infraestrutura e Obras de Guarujá, Adilson Luiz de Jesus, a solicitação foi bem aceita.

“Quando recebemos a proposta do traçado, nós vimos que o tráfego parava em ponto crítico da cidade, onde temos o maior mercado a céu aberto da Baixada Santista. É um ponto de trânsito intenso e com a chegada de mais veículos viria a causar um transtorno na cidade”, explicou.

“Apresentamos a proposta, que foi muito bem aceita. Na apresentação da audiência pública em Brasília, o governador e o ministro Silvio citaram nossa demanda, concordando e a incluindo na concessão da modelagem. Será um projeto mais ousado, sabemos que terá um custo maior, mas que foi aceito e será bastante benéfica”, pontuou.

Vale lembrar que o projeto do túnel será custeado em parceria entre o Governo Federal e o Governo do Estado. A obra está orçada em R\$ 6 bilhões, a partir da modelagem de uma Parceria Público-Privada (PPP).

A audiência pública do túnel imerso Santos-Guarujá terá mais uma sessão nesta sexta-feira (19), às 9h, no auditório da Autoridade Portuária de Santos (APS).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/04/2024

REGIÃO NORDESTE - LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS É PUBLICADA

Abertura das propostas está prevista para o dia 13 de maio; valor aproximado é de R\$ 27 milhões

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redenenews.com.br



A empresa será responsável pela execução dos serviços de dragagem marítima, manutenção nas áreas do canal de acesso interno, bacia de evolução e berços de atracação do cais baiano. Divulgação

Foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira (18) o aviso de licitação para os serviços de dragagem no Porto de Ilhéus, na Bahia. Os lances estão previstos para o dia 13 de maio. O valor é estimado em R\$ 27 milhões. A empresa será responsável pela execução dos serviços de

dragagem marítima, manutenção nas áreas do canal de acesso interno, bacia de evolução e berços de atracação do cais baiano.

Segundo o diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo, o Porto de Ilhéus é de suma importância para a cidade. Para o edital, foi feita uma remodelação em relação ao anterior, incluindo a dragagem de manutenção.

“Assumimos, pegamos toda a documentação e planejamos novamente. Tivemos que solicitar, inclusive, uma suplementação orçamentária, e para isso, contamos com o apoio do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Essas intervenções vão tornar o Porto mais competitivo, é uma excelente notícia para Ilhéus e região, e para toda a Bahia”, afirmou.

Números

Os portos públicos administrados pela Autoridade Portuária da Bahia apresentaram aumento de 0,79% nas movimentações em 2023, na comparação com 2022. Foram movimentadas, ao longo do ano passado, 12.751.590 toneladas. Em 2022, haviam sido movimentadas 12.651.022 toneladas.

Esse número representa a 2º maior movimentação da história da Codeba.

O destaque ficou por conta do Porto de Ilhéus, que movimentou 556.597 toneladas, a maior movimentação registrada para o porto desde o ano de 2008.

O Porto de Salvador atingiu 5.510.083 toneladas, apresentando um crescimento de 4,82% em suas movimentações em relação a 2022.

Já o Porto de Aratu-Candeias 6.684.910, mantendo a liderança das movimentações dos Portos Públicos da Bahia, com 53% de participação na movimentação de cargas da Codeba.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/04/2024

NACIONAL - CÂMARA PROMOVE DEBATE SOBRE DESAFIOS PARA ESCOAR SAFRA BRASILEIRA

Os gargalos e desafios para o escoamento da safra brasileira através dos modais de transporte foram tema do debate na Comissão de Agricultura da Câmara dos Deputados nesta quinta-feira, 18.

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



Os gargalos e desafios para o escoamento da safra brasileira através dos modais de transporte foram tema do debate na Comissão de Agricultura da Câmara dos Deputados nesta quinta-feira, 18. Vinicius Loures / Câmara dos Deputados

A discussão foi solicitada pelo Deputado Tião Medeiros (PP-PR). Segundo o parlamentar, é necessária a adequação da infraestrutura dos transportes no que diz respeito ao acesso das cargas aos portos e à capacidade para escoamento da safra devido ao crescimento das exportações. Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) indicam que mais de 90% dos produtos destinados ao comércio exterior são enviados por meio de terminais portuários.

“A gente sabe que não existe solução fácil ou rápida para os problemas de infraestrutura. E quando a gente fala de tratar dos gargalos e desafios para o escoamento da safra brasileira, não há como fugir desse tema. O objetivo é entender o que o setor público está fazendo e o anseio do setor produtivo”, afirmou Medeiros.

O coordenador de monitoramento do Ministério da Agricultura e Pecuária, Eduardo Marcusso, reforçou a importância dos projetos voltados para a melhoria do acesso aos terminais de exportação para mitigar a desigualdade logística na distribuição das mercadorias nas regiões do Brasil. “O Arco Norte produz 70% e exporta apenas 30%, o que se inverte nos Arcos Sul e Sudeste.”

O diretor de obras do Ministério dos Transportes, Allan Machado, explicou que os serviços públicos são custeados pelo Orçamento Geral da União, o que implica em escolhas prioritárias devido à limitação dos recursos. Allan destacou que a pasta busca atrair cada vez mais a iniciativa privada nos investimentos de infraestrutura através de concessões rodoviárias, do plano nacional de ferrovias e do novo Programa de Aceleração e Crescimento (PAC).

“Nós estamos aquecendo o mercado, trazendo os investidores para que eles vejam o Brasil como um país confiável para receber investimentos. Nós temos bons projetos, com assertividade técnica, com segurança jurídica e políticas públicas seguras”, disse Machado.

O Secretário Nacional de Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos, Alex de Ávila, informou que o órgão está atuando para que os portos acompanhem a ampliação produtiva do setor do agronegócio, por meio de novos leilões e ampliação das capacidades dos terminais.

“Nós vamos ter uma carteira de no mínimo 35 novas oportunidades para o mercado, muitas delas voltadas para o agronegócio, no sentido de atender toda a cadeia. Me refiro também ao segmento dos grãos minerais, como os fertilizantes”, declarou Ávila.

Com relação à capacidade portuária, o superintendente de regulação da Antaq, José Gonçalves Pereira Neto, mencionou que um dos principais desafios da instituição é regularizar e viabilizar projetos que vão prover mais infraestrutura para que as cargas saiam pelo Arco Norte do ponto de vista da exportação. A expectativa é alcançar até 50% do escoamento até o final da década.

Também participaram da reunião representantes da Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Organização das Cooperativas do Brasil (OCB) e da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2024

REGIÃO NORDESTE - NOVO PORTO SECO PODE SER INSTALADO EM MUNICÍPIO CEARENSE

Por VANESSA PIMENTEL vanessa.pimental@edebenews.com.br



A finalidade do novo porto seco é proporcionar uma área de transbordo de carga, agilizando os processos alfandegários tanto para exportação quanto para importação, apoiando as operações da Transnordestina. Foto: Governo do Ceará

Quixeramobim, situado no Sertão Central cearense, pode receber um porto seco, de acordo com o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Afrânio Feitosa. Segundo ele, o ativo planejado está ligado à Ferrovia Transnordestina, uma vez que o modal passa pela cidade.

O secretário explicou em entrevista à imprensa local que o projeto foi iniciado após quatro anos de negociações, sendo Quixeramobim o único município a demonstrar interesse na instalação do porto seco dentre as opções apresentadas pelo Governo do Estado do Ceará, onde constavam também as cidades de Iguatu e Missão Velha.

A finalidade do novo porto seco é proporcionar uma área de transbordo de carga, agilizando os processos alfandegários tanto para exportação quanto para importação, apoiando as operações da Transnordestina.

As informações iniciais indicam que a área alfandegada de Quixeramobim será desenvolvida pela Value Global Group, empresa com presença nos Estados Unidos, China e Brasil. O investimento será privado e o município contribuirá com a concessão do terreno – uma área de 150 hectares.

O projeto inclui diversas infraestruturas de suporte, como postos de combustíveis, restaurantes, heliponto, além da integração com órgãos como a Receita Federal, Polícia Federal e IBAMA, porém detalhes referentes aos recursos necessários para a obra e os prazos ainda não foram revelados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2024

REGIÃO SUDESTE - SISTEMA ANHANGUERA-BANDEIRANTES PASSARÁ POR OBRAS

Trabalhos começam em maio e terá investimento de R\$ 1 bi

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Será investido R\$ 1 bilhão na obra, que faz parte do programa de investimento de R\$ 4,5 bilhões planejado para 2024 em concessões da CCR em todo o País. Divulgação/CCR

O Grupo CCR vai iniciar, em maio, a recuperação e o recapeamento de 100% do asfalto do Sistema Anhanguera-Bandeirantes, que liga a capital paulista ao interior, um dos mais importantes conjuntos rodoviários do Brasil.

Será investido R\$ 1 bilhão na obra, que faz parte do programa de investimento de R\$ 4,5 bilhões planejado para 2024 em concessões da CCR em todo o País.

O projeto prevê a intervenção no pavimento em aproximadamente 2,1 mil quilômetros de faixas de rolamento e acostamento das rodovias, nos trechos que vão da capital paulista ao município de Cordeirópolis e nas regiões de Jundiaí e Campinas.

Diariamente, cerca de 850 mil viagens são realizadas no Sistema Anhanguera-Bandeirantes. As rodovias conectam as duas maiores regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, as de São Paulo e Campinas. Além de facilitar o acesso a regiões turísticas pelo interior, o sistema também é uma infraestrutura viária fundamental para escoamento da produção agrícola e industrial paulista.

As intervenções no Sistema terão duração de 24 meses e vão gerar 520 vagas de empregos, diretos e indiretos. Durante as obras, até 13 equipes estarão atuando simultaneamente em diversos trechos das rodovias. Nas regiões de maior volume de tráfego, principalmente entre São Paulo e Campinas, os trabalhos serão realizados no período noturno, das 22h às 5h, com sinalização reforçada.

Asfalto-borracha

Além de aumentar o conforto e a segurança dos motoristas, as obras de recapeamento contemplam aspectos de sustentabilidade. Para o novo pavimento, a CCR AutoBAN irá aplicar o asfalto-borracha, tecnologia que utiliza pó de pneu moído na sua composição, que diminui o nível de ruído nas rodovias e aumenta a aderência dos pneus. O novo asfalto também tem maior durabilidade e resistência ao desgaste, o que aumenta a vida útil do piso e reduz a necessidade de intervenções para manutenção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/04/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PRESIDENTE E CONSELHEIROS DO IBL SÃO CONVIDADOS PARA DEBATER SOBRE EXPLORAÇÃO DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Informações: IBL (18 de abril de 2024)



Foto: IBL

O presidente do Instituto Brasil Logística (IBL), Ricardo Molitzas, participou nesta quarta-feira (17) de uma audiência pública da Comissão de Juristas para a revisão legal da exploração de portos e instalações portuárias, na sede do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), em Brasília.

Além disso, diversos conselheiros do IBL também estiveram presentes no debate: Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP);

Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP); Caio Morel, Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC).

A Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias foi criada pela Câmara dos Deputados em março de 2024 com o objetivo de revisar o arcabouço legal que regula a exploração, pela União, de portos e instalações portuárias no Brasil. A comissão é composta por 11 juristas de renome, com experiência em diversas áreas do direito, e tem um prazo de 180 dias para apresentar suas propostas.

Na audiência desta terça foi discutido as relações de trabalho e qualificação da mão de obra no sistema portuário. Foram discutidas questões como a terceirização de mão de obra, a segurança dos trabalhadores e a necessidade de qualificação profissional.

Durante sua fala na comissão, o presidente do IBL, Ricardo Molitzas, defendeu a “subordinação dos trabalhadores portuários às normas internas quando houver instrumento normativo em vigor”, como convenções ou acordos coletivos. Na ausência de tais instrumentos, o OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) seria responsável por “estabelecer as regras disciplinares”.

Sobre a solidariedade entre OGMO e operadores portuários, o presidente do IBL salientou que o OGMO, como entidade sem fins lucrativos, não deve responder de forma solidária ou subsidiária por “acidentes de trabalho ou doenças ocupacionais dos trabalhadores avulsos”. A responsabilidade do OGMO se limita ao “não repasse da remuneração ou pagamento de encargos e tributos recebidos do operador portuário”.

O presidente também defendeu a extinção do cadastro de trabalhador portuário avulso, argumentando que o sistema, criado para suprir a demanda por mão de obra avulsa, hoje gera controvérsias em relação ao sistema de rodízio.

Em relação à abertura de registro pelo OGMO, o presidente propôs que as regras de inscrição dependam dos estudos de “contingentes de trabalho e mão de obra”, com a aprovação dos operadores portuários e a realização de um “processo seletivo pelo OGMO, seguindo regras claras”.



Por fim, o presidente do IBL defendeu a revogação da Lei 4.860/1965, que rege o regime de trabalho nos portos e institui o adicional de risco. Segundo ele, a lei se baseia em um contexto histórico com um sistema portuário distinto do atual. “A aplicação do conceito de adicional de risco não cabe atualmente por não haver trabalhadores das companhias docas, a quem se faz o paralelo, realizando atividades portuárias, não existe mais isso dentro do sistema”, finalizou Ricardo Molitzas.

O vice-presidente do IBL – e presidente da ABTP – Jesualdo Conceição, também apresentou um conjunto de propostas para solucionar questões laborais no setor portuário brasileiro, com o objetivo de modernizar o sistema e torná-lo mais eficiente, justo e competitivo.

Dentre as propostas apresentadas está a flexibilização da vinculação laboral, onde a ABTP defende a revisão do artigo 40 da Lei 12.815/2013, que restringe a vinculação laboral dos trabalhadores portuários avulsos a um único operador portuário (OP). A associação propõe a flexibilização do sistema, permitindo que os trabalhadores se vinculem a mais de um OP, “aumentando a liberdade de escolha e oportunidades de trabalho”, destacou Jesualdo.

Um outro ponto defendido pelo presidente da ABTP é a livre contratação de trabalhadores portuários avulsos” pelos OPs, promovendo a competitividade e a geração de empregos. “Reconhecemos a necessidade de trabalhadores avulsos para suprir demandas específicas, mas defendemos que o sistema precisa ser flexível e adaptado às necessidades do mercado”, pontuou Jesualdo Conceição.

A questão dos trabalhadores avulsos também foi defendida pelo presidente da FENOP e conselheiro do IBL, Sérgio Aquino, onde destacou a preocupação da entidade que está na competitividade no setor.

Para Aquino, existem diversas consequências da exclusividade. “Como por exemplo a insegurança jurídica, queda do nível de emprego, que também é a interrupção no crescimento de postos de trabalho nos portos, séria dificuldade para contratação de operadores de equipamentos portuários com alta tecnologia, além também do desestímulo para a inclusão feminina no setor”, afirmou.

Além de defender o fim do monopólio dos trabalhadores avulsos nos portos brasileiros, o diretor-executivo da ABRATEC, Caio Morel, também argumentou a favor da implementação da contratação direta por parte das empresas portuárias. A medida, segundo a entidade, visa modernizar o setor e garantir melhores condições de trabalho para a mão de obra.

Outra questão defendida por Caio Morel é a do cancelamento compulsório do registro do trabalhador avulso com mais de 70 anos; a inexistência de solidariedade do OGMO com os operadores portuários, exceto para os valores que lhes foram repassados pelos mesmos; e a inexistência de responsabilidade do OGMO para atos ocorridos antes de sua formação

A Comissão de Juristas analisará as propostas apresentadas na audiência pública e as utilizará como base para a elaboração de seu projeto de lei de revisão da legislação sobre exploração de portos e instalações portuárias. A próxima audiência pública da comissão está marcada para 24 de abril de 2024 e tratará de temas gerais da atividade portuária

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

Data: 18/04/2024

PROPOSTAS PARA PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SÃO APRESENTADAS NA PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA

Informações: Prefeitura de Santos (18 de abril de 2024)

A primeira audiência pública para discutir o projeto do túnel imerso Santos-Guarujá aconteceu nesta quarta-feira (17), na Associação Comercial de Santos. O público presente pôde obter informações detalhadas e contribuir com proposta para o aprimoramento do Projeto de Concessão Patrocinada dos serviços públicos de construção, operação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração da futura ligação entre as duas cidades da Baixada Santista.



“O túnel é um sonho antigo, mas esse sonho tem que sair do papel. E esse é o momento. É uma obra que une cidades, une pessoas e que reforça o pacto federativo, na união do Governo Federal, Estadual e os municípios, principalmente, Santos e Guarujá”, destacou o prefeito Rogério Santos na abertura do evento.

O chefe do Executivo santista lembrou ainda que será uma obra inédita no país, pela metodologia e tecnologia inovadora. “As audiências públicas seguem para o aprimoramento do projeto e Santos já fez as suas indicações ao Governo do Estado, à Comissão Organizadora, colocando as nossas preocupações em relação a possíveis desapropriações, que não tenham viadutos na área urbana e com a mudança do trânsito”, diz.

“A participação popular, nesse momento, vai ajudar a direcionar projetos, escutar as demandas das pessoas, dos impactos que elas vão sofrer. Essa audiência pública tem a finalidade justamente de escutar a nossa sociedade. Então é um momento oportuno para que o cidadão coloque as suas questões para que todos os agentes envolvidos, como a Autoridade Portuária, a Prefeitura de Santos, os governos Estadual e Federal, possam dar atenção a essas demandas do cidadão”, afirma o secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego, Francisco Elias Júnior.

Para o diretor geral da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), Milton Persoli, que presidiu a mesa, as audiências são imprescindíveis. “É um momento especial em que os projetos são trazidos para comunidades. Não temos um projeto definitivo, mas uma referência, onde as contribuições de todos serão levadas para o projeto final”, explica. A estimativa da Artesp é de que, após os períodos de audiências públicas e análises das sugestões, o edital do túnel seja lançado no próximo ano.

Outros dois encontros acontecem nesta semana na região para ouvir a população e interessados no projeto: na quinta-feira (18), às 9h, o Teatro Municipal Procópio Ferreira, na Avenida Dom Pedro I, 350, Jardim Tejereba, em Guarujá; na sexta-feira (19), no mesmo horário, no auditório da Autoridade Portuária de Santos (APS), na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves s/nº, no Macuco.

Além das audiências públicas, as contribuições ao projeto também podem ser encaminhadas por meio do formulário <https://forms.gle/jCBVuoPjyDKWLbBF7> até o dia 3 de maio.

Além de Persoli, participaram da mesa diretora da audiência a representante do Ministério de Portos e Aeroportos, Gabriela Costa, a diretora de Programa de Parceria de Investimentos (PPI) da Casa Civil da Presidência da República, Amanda Seabra, o supervisor de Projetos da APS, Reginaldo Ortega, o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos, a diretora Econômico-Financeira da Companhia Paulista de Parcerias, Raquel Carneiro, e o presidente da APS, Anderson Pomini.

O PROJETO

Esperada pelos moradores da região há quase um século e orçada em R\$ 6 bilhões, a construção da ligação seca entre Santos e Guarujá está incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e será feita via Parceria Público-Privada (PPP). O túnel será financiado pela União e pelo Estado, e está inserido no pacote de obras que o Porto receberá nos próximos quatro anos, somando R\$ 12,6 bilhões de investimentos, entre recursos públicos e de parcerias público-privadas (PPPs).

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

Data: 18/04/2024

CODEBA E ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA REALIZAM DEBATE SOBRE A ECONOMIA DO MAR

Informações: CODEBA (18 de abril de 2024)

Com a presença de representantes de empresas, startups, integrantes da Associação Comercial da Bahia (ACB) e da CODEBA, foi realizado, na noite de terça-feira (16) um debate sobre as potencialidades da economia do mar na Bahia.



Após a abertura do encontro, realizado pelo diretor presidente CODEBA Antonio Gobbo, o Contra-Almirante da reserva, Walter da Silva proferiu uma palestra sobre a formação e a atuação do Cluster Tecnológico Naval (RJ), do qual é diretor presidente atualmente. Logo depois, se iniciou o debate sobre o tema.

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

Data: 18/04/2024

ANVISA AMPLIA ATENDIMENTO NO PORTO DO AÇU

Informações: Logweb (18 de abril de 2024)

A partir de ontem (17/04), o Porto do Açú conta com uma equipe dedicada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) para inspecionar e regular a entrada e saída de produtos sujeitos à vigilância sanitária no Açú. A Agência oficializou a ampliação dos atendimentos presenciais na área do porto-indústria, garantindo mais celeridade à fiscalização. A presença da ANVISA no Porto também permitiu sua inclusão na lista de portos autorizados a emitir o Certificado Sanitário de Embarcação – CSE junto à Organização Mundial da Saúde – OMS.

Até então, alguns dos processos que envolviam inspeção de incumbência da ANVISA eram realizados somente em Macaé, a cerca de 42 quilômetros de distância por mar do Porto do Açú. Agora, a Agência passa a realizar atendimento presencial no complexo, por meio de plantões em datas programadas, para as inspeções demandadas pelos 11 terminais instalados e embarcações atracadas no porto. A equipe utilizará duas salas de apoio, uma no T-MULT e outra na Ferroport. Os agendamentos serão feitos de forma virtual pelos agentes marítimos das embarcações e os atendimentos serão presenciais nos terminais.

A necessidade de estabelecer um serviço permanente de inspeção da Agência no Açú se deu sobretudo pelo aumento exponencial de cargas neste empreendimento portuário, que já conta com 22 empresas instaladas.

Somente em 2023, foram 84,6 milhões de toneladas movimentadas, recorde impulsionado pela expansão do T-MULT, que com a capacidade quadruplicada, opera briquetes de minério de ferro, granéis sólidos, carga de projeto; e, também, desponta como importante alternativa para movimentação portuária da agroindústria, com soja, milho e sal – este recebido por cabotagem.

“Garantir maior agilidade nas inspeções amplia nossa competitividade, trazendo mais facilidade para as empresas instaladas e seus clientes e para o T-MULT”, explica Vinícius Patel, diretor da Administração Portuária do Porto do Açú. Ainda, segundo o diretor, vale destacar também a contribuição para redução de emissão de Co2, uma vez que menos viagens de ida e volta dos navios entre o Açú e Macaé para inspeção resulta em menor consumo de combustível, alinhado com as metas de descarbonização em navegação.

Entre as atividades desempenhadas pela Anvisa em áreas alfandegadas estão a inspeção documental e física, análise de risco, coleta de amostras, certificação e liberação.

Para Bruno Araújo Rios, gerente Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados da Anvisa, a nova base no Açú vai otimizar processos e inspeções. “A estrutura fixa será essencial para o atendimento das demandas, que têm aumentado de volume, junto do desenvolvimento do complexo portuário. Sabemos do tamanho e potencial do Porto e estamos confiantes nessa nova fase”, reforçou Bruno Araújo.

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

Data: 18/04/2024

PORTOS PARANAENSES REGISTRAM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM MARÇO

Informações: Ministério dos Portos e Aeroportos (18 de abril de 2024)

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



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

Data: 18/04/2024

PORTO DO ITAQUI SE PREPARA PARA RECEBER PÊRA FERROVIÁRIA

Informações: Porto do Itaqui (18 de abril de 2024)

Nesta quarta-feira (17), o Porto do Itaqui, maior porto do Arco Norte, recebeu a visita de uma equipe técnica da Secretaria de Meio Ambiente (SEMA) e de representantes da VLI – Valor da Logística Integrada. O objetivo principal da visita foi conhecer detalhadamente a área destinada à construção da pêra ferroviária, uma inovação que promete otimizar significativamente as operações de carga e descarga no porto.

Durante o encontro, acompanhado pela gerência de Meio Ambiente do Porto, foi debatida a implementação desse novo sistema ferroviário em forma de malha, que permitirá um fluxo mais dinâmico de movimentação de mercadorias. Questões cruciais relacionadas à viabilização do projeto foram abordadas, incluindo a necessidade de licenciamento ambiental para áreas dentro e fora da poligonal.

A expansão ferroviária no Porto do Itaqui é vista como uma medida essencial para impulsionar as operações portuárias. Luane Lemos, gerente de Meio Ambiente do Itaqui, enfatizou a importância do projeto, “que trará a oportunidade de mais cargas de outras localidades, o que certamente incrementará as nossas atividades”, destacou a gerente. “É importante conhecer a área onde será

construída e entender os estudos de impacto ambiental e a consultoria relacionada ao projeto”, destacou Hugo Rocha Silva, analista de mercado da SEMA.

Para Flávio de Oliveira, especialista de relações institucionais da VLI, “esse projeto viabiliza o aumento da capacidade de recepção ferroviária do Porto do Itaquí e se conectará de maneira fluida com as demais estruturas já existentes”. A visita proporcionou uma visão mais completa dos projetos ambientais em andamento, fornecendo informações essenciais para a obtenção da licença prévia necessária para a construção do empreendimento.

Essa parceria entre o Porto do Itaquí, SEMA e a VLI demonstra um compromisso mútuo com a sustentabilidade e o desenvolvimento consciente das atividades portuárias.

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

Data: 18/04/2024

SECRETARIA DE AGRICULTURA DE SP APOSTA EM AGENDAS INTERNACIONAIS PARA PROMOVER O AGRO PAULISTA

Informações: Governo do Estado de São Paulo (18 de abril de 2024)

Com a Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade, foram estabelecidos grupos de trabalho para alinhar missão internacional



Foto: Governo do Estado de SP

Buscando a prospecção de investidores e a difusão da agricultura paulista, o secretário de Agricultura e Abastecimento de SP, Guilherme Piai, reuniu-se hoje (15/04), com representantes da Investe SP, a fim de alinhar com a Agência Paulista, a participação em agendas internacionais do agro e planejar ações em prol da agricultura no Estado.

No início de março, o secretário apresentou o plano de transição energética de SP no maior evento de inovação do mundo, a South by Southwest, em Austin. Foi a primeira vez que um Estado brasileiro teve um espaço próprio dentro do South by Southwest (SXSW), nos Estados Unidos. “As agendas internacionais têm sido uma ótima oportunidade para apresentar ao mundo as riquezas das culturas de São Paulo. Temos interesse em estar em todas as feiras relacionadas ao setor, para aprendermos e também para promover nosso agro”, reforça Piai.

A Investe SP é uma organização social ligada à Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo por meio de contrato de gestão. A Organização oferece apoio aos potenciais investidores em sua interlocução com órgãos públicos, com o objetivo de facilitar o processo de tomada de decisão e de implantação de novos empreendimentos. Com sua expertise em relações internacionais, por meio de seus escritórios em Xangai, Dubai, Munique e NY, possui estrutura multidisciplinar para ampliar o alcance das ofertas de produtos e serviços provenientes do setor privado de São Paulo.

O próximo passo é estruturar as agendas entre a Secretaria e a Investe SP, e planejar as missões internacionais relacionadas ao agro.

Estiveram presentes na reunião o dirigente de Assessoria Técnica e Relações Internacionais da SAA, Alberto Amorim, coordenadora do Projeto Rotas Rurais e Pesquisadora IEA/APTA, Priscilla Fagundes, relações Internacionais Investe SP, Julia Saluh e o diretor Corporativo Investe SP, João Paulo Hamú.

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

Data: 18/04/2024



PORTO ITAPOÁ RECEBE CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL POR USO ENERGIAS RENOVÁVEIS

Informações: Guia Marítimo (18 de abril de 2024)

No mês de abril, o Porto Itapoá recebeu a certificação internacional I-Rec (Renewable Energy Certificate). Esta certificação reconhece que todo o consumo de energia elétrica do terminal em 2023 foi proveniente de fontes renováveis, totalizando mais de 46 mil MWh ao longo do ano passado.

Cássio Schreiner, presidente do Porto Itapoá, enfatiza que o objetivo é neutralizar as emissões de carbono relacionadas ao consumo de energia elétrica, conhecidas como “Escopo 2” na terminologia internacional do setor produtivo. “Nossa mudança para fontes renováveis de energia elétrica reflete nosso compromisso com a redução das emissões de carbono e com práticas sustentáveis”, destaca Schreiner.

Além da transição para energia elétrica proveniente de fontes renováveis, o Porto Itapoá iniciou em 2023 o Projeto de Neutralização de Carbono em parceria com o Grupo Ambipar. Este projeto permitirá que os clientes do terminal compensem suas emissões de carbono por meio da aquisição de créditos de carbono. Previsto para iniciar efetivamente em 2024, o projeto demonstra o compromisso do Porto Itapoá em oferecer soluções sustentáveis e inovadoras para seus clientes.

Além disso, o Porto Itapoá conquistou pelo segundo ano consecutivo o selo ouro do GHG Protocol em 2023. Este reconhecimento, concedido pelo Centro de Estudos em Sustentabilidade da Fundação Getúlio Vargas (FGVces) em parceria com o Ministério do Meio Ambiente, atesta os esforços contínuos do terminal em reduzir suas emissões de gases de efeito estufa.

Investindo em tecnologias mais limpas e eficientes, o Porto Itapoá destinou mais de R\$ 25 milhões para a aquisição de RTGs (Rubber-Tired Gantry Cranes) autônomos. Estes equipamentos, que consomem até três vezes menos combustível que os convencionais, tornarão o Porto Itapoá o primeiro terminal da América do Sul a operar com essa tecnologia avançada.

Adicionalmente, o Porto Itapoá está avançando em um projeto piloto para captação de energia solar. Com placas já instaladas para análise da incidência de luz solar em Itapoá, o terminal busca entender as particularidades e potencialidades dessa fonte de energia renovável em sua região. Schreiner ressalta que os dados obtidos serão fundamentais não apenas para os futuros projetos do Porto Itapoá, mas também para o desenvolvimento sustentável de toda a comunidade local.

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

Data: 18/04/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SILVEIRA PROMETE “COMBATER OS ABUSOS” NA REMUNERAÇÃO DE ESCOAMENTO DE GÁS

Ministro cobrou transparência na composição de preço dos gasodutos de escoamento
Por Gabriel Chiappini 18 de abril de 2024 Em Mercado de gás, Mercado offshore, Política energética

O Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), afirmou, nesta quinta (18/4), que o governo vai trabalhar para reduzir o preço do gás natural no escoamento por meio de ajustes regulatórios dos gasodutos.

“Vamos combater os abusos e remunerar de maneira justa as infraestruturas de escoamento e de processamento do gás, com uma regulação mais firme”, disse o ministro durante abertura do gas week 2024, evento produzido pela agência epbr.



Alexandre Silveira, do MME, abre o gas week 2024 realizado pela epbr, em Brasília (Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil)

Segundo Silveira, “por falta de regulação”, o transporte do gás natural entre o poço e a Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) custa US\$ 9,22, fazendo com que o gás chegue às distribuidoras – em preço praticado pela Petrobras – custando US\$ 12,08.

O valor, somado ao custo de transporte e serviços de gás canalizado, faz com que o consumidor industrial final pague cerca de US\$ 20, de acordo com dados apresentados pelo ministro.

“O gás no Brasil tem esse preço absurdo e nós identificamos e queremos agora discutir como é que vamos trabalhar para que tenha uma regulação moderna, segura no gasoduto de escoamento. Porque não pode o gasoduto de escoamento deixar de ter transparência na sua composição de preço”, declarou o ministro a jornalistas.

Ele citou dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), que apontam que uma remuneração justa para o Sistema Integrado de Escoamento (SIE), incluindo Rota 3 e UPGN do Gaslub, seria de US\$ 1,19, ao contrário dos US\$ 9 praticados hoje.

“Se estivermos falando em redução de 7 dólares, estamos falando em redução de mais de 25% no preço do gás. Então, é algo que queremos debater publicamente. Se tivermos uma regulação nos gasodutos de escoamento e nas estações de tratamento, nas UPGNs nacionais”.

Na avaliação do ministro, os preços atuais tornam inviável a comercialização do gás natural, incentivando produtores a reinjetá-lo.

“Isso é muito importante para o debate nacional que nós queremos fazer sobre a composição de preço para que a gente possa ter um choque de oferta, aumentar a oferta nacional, mas que possa ter também na regulação uma âncora firme, um alicerce sólido para melhorar o preço do gás, para a gente reindustrializar o Brasil”.

Silveira também reiterou a necessidade de dar acesso à infraestrutura para a Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA) para que o gás da União possa ser vendido diretamente ao mercado, e não apenas na “cabeça do poço”.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 18/04/2024

PETROBRAS LANÇA ENCOMENDAS PARA CONSTRUÇÃO DE 38 BARCOS DE APOIO SEM PREVISÃO DE CONTEÚDO LOCAL

Os navios fazem parte dos 200 barcos de apoio previstos no plano de negócios 2024-2028
Por Gabriela Ruddy 18 de abril de 2024 Em Empresas, Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética

A Petrobras anunciou, na manhã desta quinta-feira (18/4), uma série de encomendas de navios de apoio numa demanda total de R\$ 2,5 bilhões para o afretamento de 38 barcos para serem construídos até 2030. As licitações começaram a ser lançadas este mês e não vão contar com índices mínimos de conteúdo local, um dos pleitos da indústria naval nacional. Segundo o presidente

da estatal, Jean Paul Prates, as condições dos contratos serão “indutivas” à contratação dos estaleiros nacionais.



CEO da Petrobras, Jean Paul Prates, durante o evento Fortalecimento da indústria naval nacional e o setor energético offshore, promovido pelo IBP (Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil)

Essas formas de contratar são indutivas ao conteúdo local e não necessariamente compulsórias”, disse a jornalistas.

Os navios fazem parte dos 200 barcos de apoio previstos no plano de negócios 2024-2028 da Petrobras, para substituição de contratos vigentes

e modernização da frota.

Mesmo sem índices obrigatórios, o diretor executivo de engenharia, tecnologia e inovação da estatal, Carlos Travassos, afirmou que a contratação dos estaleiros brasileiros vai ser “natural” e que as condições do edital favorecem a fabricação desses barcos no país.

“Através da lei da circularização, da capacidade, do prazo que está sendo colocado, que são compatíveis com a necessidade da Petrobras, existe uma tendência muito grande de que esses barcos sejam fabricados no Brasil, através da vocação e da disponibilidade da indústria brasileira”, afirmou.

“Esperamos um processo bastante competitivo. A capacidade dos estaleiros não vai ser problema. Digo mais: os estaleiros têm capacidade para fazer mais que isso”, acrescentou.

O anúncio ocorreu durante o lançamento do “Mapa dos Estaleiros”, elaborado pelo Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP).

As contratações da Petrobras incluem o afretamento de 12 navios de apoio a plataformas (PSVs, na sigla em inglês) que tiveram as licitações lançadas este mês. Outros onze PSVs serão contratados para entrega depois de 2030. Também há previsão de lançar ainda este ano a contratação de mais dez navios de combate a derramamento (OSRVs).

No começo de 2025, deve ser lançado o edital para sete navios de apoio para operações remotas (RSVs).

A empresa está ainda em análises preliminares para a contratação de navios rebocadores (AHTS), mas a previsão é que as concorrências para essas embarcações sejam lançadas apenas em 2025.

As especificações técnicas visam a redução de emissões, com foco na propulsão híbrida, com motores geradores a diesel com baterias ou gás natural liquefeito (GNL).

Segundo Travassos, os prazos para as entregas serão compatíveis com a capacidade da indústria. Ele afirmou ainda que a duração dos contratos será suficiente para garantir a atratividade para o mercado.

A baixa duração de acordos anteriores da Petrobras era uma das reclamações dos construtores nacionais, que alegavam que as taxas diárias e os prazos propostos pela estatal nos últimos anos tornavam a construção nacional inviável.

Especialistas do setor naval têm alertado nos últimos anos que a contratação de barcos de apoio no país precisa superar desafios, incluindo a viabilidade econômico-financeira, o baixo prazo contratual oferecido pelas petroleiras e as incertezas sobre a demanda de longo prazo.



E o mercado de plataformas de petróleo no Brasil?

Durante discurso no evento de hoje, Prates afirmou que o governo espera anunciar ainda no primeiro semestre deste ano um programa para fortalecimento da indústria naval nacional, no modelo de um “PAC do mar”. Ele ressaltou que a Petrobras participa das discussões, mas que as medidas serão definidas pelo governo federal.

“Estamos trabalhando agora para nos próximos meses ter um conjunto de medidas que envolvem medidas da área econômica, da área fiscal, do próprio Banco Nacional de Desenvolvimento e de outros financiamentos”, afirmou.

Segundo ele, a ideia é que o projeto ajude no fortalecimento da indústria naval e funcione como um “Prominp muito atualizado e muito aprimorado”, em referência ao Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural, que vigorou até 2014.

“Ao final desse processo nesse ano, oxalá, que a gente tenha mais dois ou três grandes estaleiros instalados e pequenos estaleiros também”, disse.

Transpetro

Em paralelo, a Transpetro está na fase final de aprovação interna do edital de contratação de quatro navios. Segundo o presidente da subsidiária, Sérgio Bacci, a expectativa é que a licitação seja lançada até o final de maio. A empresa conduz conversas com o BNDES sobre o financiamento das unidades. Também há expectativa de que essa demanda seja atendida pela indústria naval nacional.

Bacci destacou, no entanto, que o lançamento desse edital vai depender da aprovação do projeto de lei que trata da tramitação acelerada (PL 2/2024), atualmente em discussão no Senado.

Essas embarcações já estavam previstas no plano de negócios 2024-2028, aprovado no fim do ano passado. Também estão previstos oito gaseiros e navios MR1, mas essas licitações só devem ser lançadas em 2025, afirmou o executivo.

“Isso é uma coisa inédita também que nós estamos fazendo: dando autonomia à Transpetro”, afirmou Prates.

O presidente da Petrobras destacou ainda que há expectativa de que a Transpetro busque atender a demandas internacionais, de outras operadoras.

“Por exemplo, Guiana, Suriname, a costa africana, são lugares que estão próximos, onde a Transpetro, com a sua experiência e com o respaldo, claro, da Petrobras, pode ampliar seus horizontes”, disse.

Plataformas

Os executivos confirmaram ainda que a Petrobras concluiu a licitação para as plataformas P-84 e P-85, que vão operar nos projetos de Sépia 2 e Atapu 2, no pré-sal da Bacia de Santos.

A empresa vencedora não foi divulgada. A Petrobras não teve êxito em negociar as unidades de forma separada e, por isso, optou por uma proposta conjunta, ou seja, de um mesmo fornecedor para ambos FPSOs. Cada unidade terá capacidade para produzir 225 mil barris de petróleo por dia, com operações 100% elétricas.

A companhia havia recebido duas propostas pelos projetos, mas uma das empresas indicou que não conseguiria atender aos índices mínimos de conteúdo local previstos no contrato e retirou a oferta.

Segundo Travassos, o índice de contratação nacional para essas unidades é “relevante”, similar aos das últimas plataformas contratadas para o campo de Búzios.

A previsão é de entrada em operação dos dois FPSOs em 2029, portanto, fora do plano de negócios atualmente vigente, que vai de 2024 a 2028. Segundo Prates, a Petrobras já conduz estudos para outras sete plataformas que devem entrar em operação após 2029.

Dividendos

A respeito da discussão sobre o eventual pagamento dos dividendos extraordinários da Petrobras que estão retidos para a formação de uma reserva estatutária, Prates disse que é provável que o tema seja deliberado diretamente na Assembleia Geral Extraordinária marcada para 25 de abril. O assunto não está na pauta da reunião do conselho de administração de sexta-feira (19/4).

Com isso, a decisão pela distribuição dos R\$ 43,9 bilhões retidos caberá ao governo, que tem poder decisório em votações nas assembleias de acionistas da companhia.

Questionado sobre a possibilidade de distribuição do valor total ou parcial, Prates afirmou: “Tudo pode, né? Não tem nenhum empecilho. Todo o dinheiro está na conta de reserva de dividendos”, disse.

Caso o valor seja pago de forma integral, cerca de R\$ 12 bilhões iriam para a União e devem abrir um espaço fiscal nas contas públicas.

No mês passado, o conselho de administração da Petrobras decidiu não distribuir dividendos referentes ao quarto trimestre de 2023, numa decisão capitaneada pelos conselheiros indicados pela União. A decisão por reter o dinheiro impactou fortemente as ações da companhia e contribuiu para a crise sobre a permanência do presidente executivo no cargo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/04/2024

MME CONSIDERA CHEGADA DE GÁS ARGENTINO VIA PARAGUAI

Rota foi proposta pelo governo paraguaio e está em fase de estudos, disse Alexandre Silveira
Por Gabriel Chiappini 18 de abril de 2024 Em Mercado de gás, Política energética



Alexandre Silveira, do MME, abre o gas week 2024 realizado pela epbr, em Brasília (Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil)

O Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), afirmou, nesta quinta (18/4), que o governo discute a possibilidade de que o gás natural produzido em Vaca Muerta, Argentina, possa chegar ao Brasil pelo Paraguai.

“Estamos com discussões avançadas com a Argentina para recebermos gás da região de Vaca Muerta e

inclusive estive com o Presidente do Paraguai nesta semana para ampliar as rotas possíveis”, disse o ministro durante abertura da gas week 2024, evento produzido pela agência epbr.

Segundo Silveira, o Paraguai poderia receber um gasoduto conectando a região do Chaco, na Argentina, ao Mato Grosso do Sul, no Brasil.

“Há uma proposta do Paraguai para que se estude, inclusive com a participação do setor privado, uma leitura sobre os potenciais da produção de gás nessa região já identificada e que possa também ser uma possibilidade de ter um desvio ao invés do gás chegar à Bolívia e entrar no Brasil”, disse a jornalistas.

“Uma outra possibilidade de vir pelo Paraguai chegando até o Mato Grosso do Sul, o que nos pareceu algo extremamente viável em um primeiro momento, mas é claro que é algo incipiente”, completou.

Segundo Silveira, para o Brasil, a rota seria interessante em razão dos investimentos que proporcionaria. “Seria vantagem aumentar a nossa oferta [de gás], porque essa infraestrutura poderia chegar ao Mato Grosso do Sul, aumentando assim a infraestrutura nacional”, detalhou em participação no estúdio epbr, após a cerimônia de abertura, citando a retomada da produção de fertilizantes no estado.

Até agora se discutia a possível entrada do gás argentino pelo Mato Grosso do Sul, a partir da infraestrutura já existente e ociosa da Bolívia – que possui gasodutos interligados tanto com a Argentina quanto com o Brasil.

Outra possibilidade considerada é a entrada do gás de Vaca Muerta por meio de um gasoduto até a cidade de Uruguaiana, no Rio Grande do Sul, que faz fronteira com a Província de Corrientes, na Argentina.

Segundo estimativas oficiais, podem ser mais 3 milhões de m³ por dia vindos da Argentina. O governo enxerga no aumento da oferta de gás, uma maneira para viabilizar um preço mais competitivo para a indústria nacional.

Comitê permanente de monitoramento

No evento, Silveira também anunciou a criação de um comitê de monitoramento permanente para acompanhar as obras de gasodutos de escoamento e propor a modernização da regulação nos gasodutos de transporte e distribuição. A ideia é que o grupo também auxilie em questões relacionadas ao licenciamento ambiental.

E sobre o questionamento por parte de ambientalistas sobre o uso do gás natural, combustível fóssil, em meio aos debates sobre emergência climática, Silveira rebateu:

“Quando se fala ‘ambientalistas’ eu acho que é muita gente. Quais ambientalistas? Eu conheço milhões de ambientalistas que reconhecem no gás um combustível de transição”, afirmou, “os extremos não contribuem, o que contribui é a boa política”, concluiu o ministro, defendendo o equilíbrio entre segurança energética, modicidade tarifária e desenvolvimento nacional.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/04/2024

WHITE MARTINS ANUNCIA SEGUNDA PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE PARA ATENDER CLIENTES DO SUDESTE

Planta de médio porte deve entrar em operação em 2025 para atender indústrias de metalurgia, alimentos e química em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro

Por Gabriel Chiappini 18 de abril de 2024 Em Empresas, Hidrogênio



Instalação de separação de gases do ar da White Martins em Jacareí, São Paulo (Foto: Divulgação)

A White Martins anunciou, nesta quinta (18/4), a construção e operação de uma segunda planta de médio porte para produção de hidrogênio verde, desta vez em Jacareí, São Paulo.

Em 2022, a companhia já havia iniciado a operação de uma planta em Pernambuco com expectativa de produzir anualmente 156 toneladas de hidrogênio verde.

Quando entrar em operação em 2025, a nova planta da White Martins, em São Paulo, fornecerá hidrogênio, via gasoduto, ao fabricante de vidros Cebrace.

“Estamos empenhados para que a Cebrace e todos os nossos clientes alcancem seus objetivos de descarbonização, ao mesmo tempo em que contribuimos para a construção de uma economia de baixo carbono”, diz Gilney Bastos, presidente da White Martins e da Linde na América do Sul.

Além da Cebrace, a ideia é atender à demanda por hidrogênio verde de clientes atuais da companhia em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, que incluem indústrias de metalurgia, alimentos, química, entre outros.

A nova unidade contará com um eletrolisador de 5 MW e será implementada ao lado da atual instalação de separação de gases do ar da empresa em Jacareí. A energia será fornecida por projetos locais de geração solar e eólica.

A companhia, do grupo alemão Linde, é uma das maiores produtoras no Brasil de hidrogênio cinza – feito a partir de gás natural – e já demonstrou interesse para produção de hidrogênio verde no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Ceará.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 18/04/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD SE ENCONTRA COM BERNIE SANDERS POR APOIO EM IMPOSTOS DE SUPER-RICOS

Senador americano disse que proposta brasileira é bem-vinda e acredita que mundo começa a perceber que bilionários precisam pagar impostos

Por Alexandra Bicca — Washington



Haddad em abertura de reunião de ministros de Finanças e presidentes de bancos centrais do G20 — Foto: Diogo Zacarias/MF

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se encontrou nesta quinta-feira em Washington com o senador americano Bernie Sanders para pedir apoio do político à proposta brasileira de reforma do sistema tributário global, que prevê taxa global de grandes empresas e impostos para super-ricos. A reunião ocorreu em agenda paralela às reuniões de primavera do FMI e Banco Mundial na capital americana.

— Se você for um bilionário nos Estados Unidos, você paga menos imposto que os trabalhadores, isso é um absurdo. Temos que pensar nisso globalmente porque os bilionários tentam globalmente evitar pagar impostos — afirmou Sanders ao lado de Haddad.

O ministro brasileiro explicou a proposta do país de fazer uma cobrança global para as corporações, que chegue a 20%, e taxar os super-ricos. Haddad disse que a ideia está sendo elaborada pela nobel de economia Esther Duflo e o professor Gabriel Zuckmann. Como resultado, Haddad disse que poderia ser criado um fundo de US\$ 500 bilhões para investimentos em combate à pobreza e às

mudanças climáticas, o que poderia trazer trazer “mais esperança” para o mundo, pois os recursos seriam direcionados para projetos socioambientais.

O ministro disse que a proposta já conta com o apoio de países como França, Espanha e que espera contar também com os Estados Unidos. Questionado se isso seria viável esse apoio, Sanders disse que não acredita nessa mudança para “amanhã”, mas que vê um consenso sendo construído:

— Ninguém que viva na China, EUA, Canadá ou Brasil vai aceitar que uma pessoa com muita riqueza não pague nenhum centavo em impostos — disse o senador, que ganhou notoriedade em 2016 quando disputou com Hilary Clinton a indicação para a disputa da presidência dos EUA pelo partido democrata.

Sobre a declaração do ministro alemão de finanças de que não apoiam a proposta brasileira de taxaço, Haddad disse que espera que ele mude de posição.

Em relação à antecipação de seu retorno para Brasília na noite desta quinta-feira para participar de reunião do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com o presidente da Câmara, Arthur Lira, o ministro negou que essa tenha sido a razão. Mais cedo, a assessoria do ministro Haddad informou que ele havia antecipado sua volta ao Brasil para se dedicar à agenda econômica em Brasília, onde o Executivo busca a aprovação no Congresso de projetos estratégicos para a agenda econômica do país.

Nesta tarde, Haddad se reuniu em um encontro bilateral com o ministro de finanças da China. Segundo fontes do ministério da Fazenda, foi uma reunião produtiva, na qual ambos discutiram sobre industrialização verde. Sobre a taxaço de super-ricos, o gigante asiático disse que há interesse em estudar a proposta brasileira no G20.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, encerrou nesta quinta-feira sua agenda em Washington, onde participou da reunião de primavera do FMI e Banco Mundial. O voo sairá 22h (horário local) para o Brasil, onde fará uma parada em Brasília. Depois, o ministro e Guilherme Mello seguem para São Paulo.

(*Especial para O GLOBO)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/04/2024

IMPORTAÇÃO DE GÁS DA ARGENTINA PODE ABASTECER O MERCADO BRASILEIRO COM 3 MILHÕES DE METROS CÚBICOS POR DIA

Uma das possibilidades levantadas é trazer o insumo de Vaca Muerta por meio de uma rota que passa pelo Paraguai

Por Renan Monteiro — Brasília



Presidente Lula e Alexandre Silveira, Ministro de Minas e Energia do Brasil — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo.

O Ministério de Minas e Energia apresentou nesta quarta-feira a estimativa de fornecimento de gás natural em 3 milhões de m³ por dia, se o Brasil fechar parceria para importar o combustível da reserva de Vaca Muerta, na Argentina. Hoje, a demanda de gás é de cerca de 100 milhões de m³ por dia.

O GLOBO mostrou que o governo de Luiz Inácio Lula da Silva estuda formas técnicas de fazer essa operação, visando o abastecimento das indústrias brasileiras.

— Estamos com discussões avançadas com a Argentina para recebermos gás da região de Vaca Muerta e inclusive estive com o presidente do Paraguai nesta semana para ampliar as rotas possíveis. Podem ser mais 3 milhões de m³ por dia vindo da Argentina — disse o ministro Alexandre Silveira, no evento Gas Week 2024, nesta quarta-feira.

A possibilidade levantada pelo ministro é trazer gás argentino de Vaca Muerta por meio de uma rota que passa pelo Paraguai. Outra saída é usar a parte ociosa do Gasoduto Brasil-Bolívia (Gasbol) para trazer o gás argentino.

A proposta está ligada a premissa do governo de “integração energética” da América do Sul. Há duas frentes de atuação do MME: aumentar a oferta e viabilizar menor preço de gás. O gás doméstico ainda é considerado caro e insuficiente.

O ministro Silveira estimou que o preço do gás natural saiu da faixa dos US\$ 10, em 2019, para quase US\$ 16 em 2022.

Atualmente, ainda segundo levantamento do MME, a produção nacional de gás natural é de aproximadamente 140 milhões de m³/dia, enquanto a reinjeção (que evita a queima do gás) está a casa de 73 milhões de m³/dia

No médio e longo prazo, o ministro de Minas e Energia também falou da possibilidade de reduzir em US\$ 7, ou 25%, o preço do gás natural no Brasil. Isso seria possível, segundo ele, a partir de uma nova regulação na atividade de escoamento e nas estações de tratamento.

Na conversa com jornalistas, ele detalha que o gás natural no Brasil sai da “boca do poço” (produtores) no preço de US\$ 2,86 por milhão BTU (unidades térmicas britânicas).

Esse valor dá um salto para US\$ 9,22 por milhão de BTU quando passa pelas unidades de escoamento e processamento de Gás Natural (UPGN). O preço da Petrobras para as distribuidoras é de US\$ 12,08 por milhão de BTU.

— O gás no Brasil tem esse preço absurdo que nós identificamos. E nós queremos agora discutir como vamos trabalhar para que possa ter uma regulação moderna, segura no gasoduto do escoamento — disse.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/04/2024

CAMPOS NETO REFORÇA QUE BC INTERVÉM NO CÂMBIO SOMENTE PARA CORRIGIR MAU FUNCIONAMENTO

Presidente do Banco Central também alertou para a falta de liquidez em países de baixa renda e crédito privado e falou sobre os próximos passos da política monetária no Brasil

Por Alexandra Bicca e Gabriel Shinohara — Washington e Brasília



Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central do Brasil. — Foto: Agência Brasil

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, repetiu em entrevista à imprensa nesta quinta que o BC apenas intervém no mercado de câmbio para corrigir mau funcionamento e não para ir contra alguma mudança estrutural, “como o caso em que taxas de juros nos Estados Unidos tenham que ficar mais altas por mais tempo”.

Em fala ontem em evento em Washington, o presidente do BC já havia dito que intervenções são só para circunstâncias como mau funcionamento do mercado.



Nesta quinta-feira, Campos Neto ressaltou que o Brasil tem reservas internacionais grandes que funcionam automaticamente como um absorvedor de choques.

— Nós achamos que se você intervir contra algo que é estrutural, o que você faz é criar distorção em outras variáveis macroeconômicas. O câmbio flutuante serve um bom propósito porque é um absorvedor de choques — ele disse.

Campos Neto também alertou para a falta de liquidez em países de baixa renda e crédito privado. Segundo o presidente do BC, “podemos ter uma reversão de liquidez”.

O diretor de Assuntos Internacionais e de Gestão de Riscos Corporativos do BC, Paulo Picchetti, também participou da entrevista e afirmou que as reuniões enfatizam a necessidade de suprir necessidade de capital.

O presidente do BC afirmou que quanto mais transparência na política monetária, menor o ruído e que “antecipamos dúvida sobre processo de desinflação global”. Sobre política monetária, Campos Neto afirmou que o BC decidiu não usar o guidance para dar mais transparência, mas “quando isso muda, traz incerteza”.

Na última reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), a decisão foi por reduzir a Selic em 0,5 ponto percentual para 10,75% ao ano e sinalizar um corte, de mesma magnitude, apenas para a próxima reunião, que acontecerá em maio.

Campos Neto afirmou que diante da nova incerteza, não se sabe como será a reprecificação. O presidente do BC disse que “a gente vê alguns caminhos”. O primeiro seria voltar para um cenário de normalidade, e o outro é uma incerteza mais prolongada que possa gerar “ruptura no mercado, o que significa uma reprecificação mais forte e, dependendo do caminho, a gente vai ter a função reação”.

O presidente do BC participou da entrevista ao lado do diretor de Assuntos Internacionais e de Gestão de Riscos Corporativos, Paulo Picchetti, da embaixadora Tatiana Rosito, secretária de assuntos internacionais do ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

(*Especial para O GLOBO)

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 18/04/2024

HADDAD DIZ QUE NOTÍCIAS ECONÔMICAS DESTA SEMANA AUMENTARAM INCERTEZA GLOBAL

Segundo o ministro, é preciso cautela para acompanhar as próximas semanas, porque deve haver um reposicionamento mundial

Por Alexandra Bicca — Washington

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta quinta-feira em coletiva de encerramento do G20 em meio às reuniões de primavera do FMI e Banco Mundial, em Washington, que as notícias econômicas desta semana trouxeram uma nova perspectiva global. Segundo o ministro, com uma reversão drástica de expectativas, agora há incertezas de como as variáveis macroeconômicas devem se “comportar ao redor do mundo”.

— Nos Estados Unidos, na Europa, no Brasil, nos países emergentes e assim por diante. Como disse o Roberto (Campos Neto), é um momento agora em que essas placas eletrônicas estão se acomodando e nós temos que ter um pouco de cautela para saber quando é que isso vai parar — disse Haddad ao comentar que os movimentos da semana que levaram à desvalorização do real frente ao dólar.

De acordo com o ministro, houve reversão de expectativas sobre o corte de juros da economia dos EUA pelo Federal Reserve (Fed), o banco central americano, e que é preciso entender melhor esses impactos que, na avaliação dele, devem ter repercussão “global”.

— Não é pouca coisa que vai acontecer. Mas é importante o que aconteceu e nós temos que ter uma cautela e acompanhar os próximos dias e semanas, porque vai haver um reposicionamento global — falou Haddad.

O ministro disse ainda que em conversou com o presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto, sobre as divulgações dos resultados de inflação do Brasil e dos Estados Unidos nesta semana.

— De fato, havia uma clara sinalização de muitas apostas para o mercado. Quando o mercado aposta forte, qualquer reversão de expectativa machuca muito o investidor. E o mercado estava muito comprado na tese de que, de fato, em algum momento do primeiro semestre — destacou Haddad, que concluiu dizendo que havia razões para acreditar nisso já desde o ano passado.

— Porque, de fato, a sinalização da autoridade monetária dos Estados Unidos era essa. Quando veio o susto de março, houve uma reversão drástica de expectativas e isso mudou muito os rumores em relação a como vão se comportar as variáveis macroeconômicas no mundo afora — disse.

O ministro Fernando Haddad está na capital dos Estados Unidos para as reuniões de primavera do FMI e Banco Mundial e G20. O ministro antecipou seu retorno ao Brasil para a noite desta quinta-feira para se dedicar à agenda econômica em Brasília, onde o Executivo busca a aprovação no Congresso de projetos estratégicos para a agenda econômica do país. Ainda em Washington, o ministro Haddad terá encontros com o senador americano Bernie Sanders e uma reunião bilateral com o ministro de finanças da China.

(*Especial para O GLOBO)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/04/2024

AÇO CHINÊS INUNDA A AMÉRICA LATINA E CRESCE PRESSÃO DA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA POR SOBRETAXA

Em 2023, foram 10 milhões de toneladas exportados da China para a região. Há 20 anos, volume era de apenas 85 mil. Setor gera muito empregos no Chile, no México e no Brasil

Por AFP — Santiago, Chile



Huachipato, em Talcahuano, anunciou a suspensão gradual das operações, sobrecarregada pela avalanche de aço chinês — Foto: Guillermo Salgado/AFP

Dez milhões de toneladas de aço chinês entraram na América Latina no ano passado, um recorde que ameaça a indústria siderúrgica regional.

— Fechar Huachipato seria uma bomba atômica — diz Carlos Ramirez, funcionário da principal usina siderúrgica do Chile, que está sofrendo com a concorrência feroz da China.

A Huachipato, em Talcahuano, a 500 quilômetros ao sul de Santiago, anunciou a suspensão gradual das operações, sobrecarregada pela avalanche de aço chinês que está inundando os mercados e é vendido no Chile 40% mais barato do que o aço local.



A interrupção das atividades ocorre num momento em que o governo chileno avalia uma petição para impor uma taxa de 25% sobre as importações de aço. Se as operações na fábrica forem suspensas, estarão ameaçados 2.700 empregos diretos e 20 mil indiretos.

No Brasil, o maior produtor de aço da região, também há preocupação. No ano passado, as importações da China aumentaram 50% e a produção caiu 6,5%, de acordo com o Instituto Aço Brasil.

A Gerdau, uma das maiores siderúrgicas do país, já demitiu 700 trabalhadores. Os últimos, em fevereiro, deixaram a usina de Pindamonhangaba, em São Paulo, devido ao "cenário desafiador enfrentado pelo mercado brasileiro diante das condições predatórias das importações chinesas de aço", informou a empresa, que não quis responder às perguntas da AFP.

Devido à forte concorrência da China, a Gerdau decidiu colocar funcionários da sua fábrica em São José dos Campos em layoff (suspensão temporária do contrato de trabalho ou tempo de inatividade) por cinco meses, a partir deste mês.

As siderúrgicas brasileiras também estão exigindo uma tarifa de 25%, como a imposta pelo México sobre 205 tipos de produtos siderúrgicos, alinhando suas tarifas com as dos Estados Unidos, seu principal parceiro comercial.

No México, o aço é responsável por 1,4% do PIB e gera 700 mil empregos. De acordo com dados oficiais, 77,5% das exportações vão para os Estados Unidos.

O governo americano, que anunciou nesta quarta-feira que vai encaminhar um pedido de aplicação de sobretaxa sobre o aço chinês, quer coibir as brechas para que o produto da China entre no mercado americano via uma triangulação com o México.

China está 'presente demais'

Nas últimas duas décadas, a China aumentou sua participação no mercado mundial de aço de 15% para 54%, de acordo com a Associação Latino-Americana de Aço (Alacero).

Na América Latina, as importações cresceram em um recorde de 44% em 2023, para mais de 10 milhões de toneladas. Duas décadas atrás, a China exportava apenas 85 mil toneladas de aço.

— A China está muito presente na América Latina — lamenta Alejandro Wagner, diretor executivo da Alacero. — Ninguém é contra o comércio entre países, mas sempre falamos de comércio justo.

As preocupações com o excesso de capacidade da indústria siderúrgica chinesa cresceram nos últimos anos, devido à crise no setor de construção civil do país, que reduziu sua demanda por aço.

Com cenário externo pior e sem superávit fiscal: Analistas revisam para cima juros no fim do ano
Em uma recente visita à China, a secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen, expressou preocupação com o "excesso" de produção chinesa e disse que os Estados Unidos "não aceitarão" que o mundo seja inundado por produtos do país vendidos abaixo do custo. Em 2018, os EUA impuseram uma tarifa adicional de 25% sobre o aço chinês.

Doloroso 'terremoto social'

O fechamento do Huachipato, de propriedade do grupo privado CAP, seria um duro golpe para Talcahuano, um porto do sul do Chile, onde o Huachipato tem sido o principal pilar há 70 anos e onde desempenha um importante papel social. O clube de futebol Huachipato, atual campeão chileno, nasceu sob suas asas.

Carlos Ramirez está envolvido com a empresa desde criança. Primeiro como jogador nas divisões inferiores, depois como profissional e, quando se aposentou do esporte, como diretor de um dos sindicatos da empresa.

— O que estamos passando é muito doloroso — disse o homem de 56 anos, que viajou a Santiago com outros líderes para expor o "terremoto social" que se aproxima.

Em último esforço para se manter à tona — após perdas de mais de US\$ 1 bilhão desde 2009 — Huachipato solicitou à Comissão Antidistorção do Chile uma tarifa de 25% sobre o aço importado.

A Comissão encontrou "provas suficientes para apoiar a existência de dumping" — venda de um produto abaixo do custo — por parte da China e recomendou uma taxa de 15%, considerada "insuficiente" por Huachipato.

— Não estamos pedindo subsídios ou resgates. A Huachipato tem a capacidade de ser lucrativa em um ambiente competitivo — disse seu gerente, Jean Paul Sauré.

Para o governo do esquerdista Gabriel Boric, a Huachipato é uma empresa estratégica, especializada em insumos essenciais para a mineração: barras e esferas de aço para moagem de cobre, do qual o Chile é o maior produtor mundial.

Durante a pandemia, quando o comércio mundial foi interrompido, "foi a Huachipato que manteve o fornecimento de aço do país", disse o ministro da Economia, Nicolás Grau.

A decisão de impor medidas de proteção não é fácil. O Chile assinou um Tratado de Livre Comércio com a China em 2006, o que o expõe a possíveis retaliações comerciais.

Na América Latina, o aço gera 1,4 milhão de empregos, que são altamente especializados e de difícil reconversão.

O impacto a curto prazo na região dependerá da adoção de medidas pela China para reduzir seu excesso de produção e, em nível local, de iniciativas para restringir a entrada de aço, disse José Manuel Salazar-Xirinachs, secretário executivo da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/04/2024

SETOR DE AÇO NO BRASIL PEDE AUMENTO DE TARIFA CONTRA PRODUTO CHINÊS. NOS EUA, BIDEN QUER TRIPLICAR TAXAÇÃO

Siderúrgicas brasileiras pedem que Imposto de Importação aumente para 25%. Hoje, as alíquotas estão em 11%

Por Eliane Oliveira — Brasília e Pittsburgh (EUA)



Setor de aço no Brasil pede aumento de tarifa contra produto chinês. Nos EUA, Biden quer triplicar taxaço — Foto: AFP via Getty Image

O presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, quer triplicar as tarifas sobre o aço e o alumínio chineses importados pelo país, por considerar que há "uma concorrência injusta", que prejudica os trabalhadores americanos. As tarifas chegariam a 25%, segundo a agência Bloomberg. A queixa contra as importações desses produtos não se resumem aos EUA: na

próxima quarta-feira, o Brasil vai analisar um pleito do setor siderúrgico para elevar as tarifas sobre esses itens.



O Comitê Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) deve analisar o pleito do setor siderúrgico para elevar, também a até 25%, as tarifas de importação de aço. Segundo interlocutores do governo, estão incluídos laminados, chapas e tubos.

Hoje, as alíquotas brasileiras estão em torno de 11%. O setor alega que há uma invasão de aço no Brasil, originário, principalmente, da China e da Rússia.

A Camex é formada por dez ministérios. Junto com o argumento de que um setor inteiro pode fechar empresas e demitir, há a preocupação com a inflação, já que um aumento de tarifa acaba tendo impacto nos preços ao consumidor.

Da parte dos grandes compradores de siderúrgicos, o presidente da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), José Velloso, afirma que uma alta da tarifa para 25% faria com que o preço interno subisse 15%.

— Se o problema é o aço chinês, por que não pedir uma investigação por dumping ou subsídio? Por que não podemos comprar os produtos de outros países? — perguntou Velloso.

Já o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Marcelo Leite, disse que o aço representa o maior custo dos produtos. Leite afirmou que o segmento reconhece a importância de as indústrias siderúrgicas brasileiras se fortalecerem para concorrer com os importados e sugeriu que sejam realizados estudos, junto com o governo e todos os integrantes da cadeia.

— Queremos uma cadeia do aço pujante, com bastante vigor. Mas não se trata apenas de uma análise restrita à tarifa, e sim de encontrar formas de aumentar a competitividade — enfatizou Leite.

Em fevereiro deste ano, cinco produtos de aço que tiveram as tarifas de importação reduzidas em 2022 voltarão a pagar as alíquotas originais para entrar no país. O Gecex aprovou a medida, atendendo parcialmente a pedidos dos produtores nacionais, que alegavam concorrência desleal.

Há dois anos, o governo rebaixou unilateralmente em 10% o Imposto de Importação de uma série de insumos industriais. Segundo o Gecex, a decisão representava uma recomposição e o órgão continua a analisar pedidos para restaurar a alíquota de outros produtos abrangidos pela redução das tarifas.

Nos EUA, medida mais política que econômica

Nos Estados Unidos, Joe Biden, que disputa a reeleição, pediu ao Escritório do Representante de Comércio dos EUA (USTR, sigla em inglês) para triplicar as tarifas atuais, de 7,5% em média, impostas a uma parte do aço e do alumínio chineses importados pelos Estados Unidos.

— As siderúrgicas chinesas não precisam se preocupar em lucrar, porque o governo chinês as subsidia. Não competem, trapaceiam — afirmou o presidente americano em Pittsburgh, na sede do sindicato United Steelworkers, que reúne os trabalhadores do setor. — Eu não quero um confronto com a China, mas sim uma concorrência justa.

Analistas, porém, consideram a medida mais política que econômica. Colin Hamilton, diretor-gerente de Commodities da gestora BMO Capital Markets, disse à Bloomberg que apenas 2% do aço e 4% do alumínio usados nos EUA ano passado vieram da China.

Pequim, no entanto, denuncia o que chama de “falsas acusações” de Washington. Em nota, o Ministério do Comércio chinês afirma que a investigação do USTR “interpreta de forma equivocada as atividades normais de comércio e investimentos como prejudiciais para a segurança nacional e os interesses das empresas americanas.” E acrescentou que os EUA “impõem os seus próprios problemas industriais à China.”

Os anúncios da Casa Branca são feitos em um contexto de forte rivalidade com a China, apesar do diálogo renovado entre as duas maiores economias mundiais.

O governo Biden mencionou “a preocupação crescente com o fato de as práticas comerciais desleais da China, como inundar o mercado com aço vendido abaixo do custo de mercado, estejam distorcendo o mercado global da construção naval e corroendo a concorrência.”

UE e América Latina

Além disso, a União Europeia acusa de Pequim de distorcer o mercado local, ao inundá-lo com produtos de baixo preço.

Na América Latina, a indústria siderúrgica, que gera 1,4 milhão de empregos, também pede maiores tarifas de importação. A principal siderúrgica chilena, Huachipato, anunciou recentemente a suspensão paulatina de suas operações se não receber uma proteção tarifária, pressionada pela avalanche de aço chinês comercializado até 40% mais barato do que o produzido no Chile. Cerca de três mil postos de trabalho estão em risco, afirma a empresa.

(Com agências internacionais)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/04/2024

GOVERNO DE SP VAI MANTER 18% DAS AÇÕES DA SABESP APÓS PRIVATIZAÇÃO

Modelo de venda prevê ainda que principal acionista privado terá 15% dos papéis e que oferta irá acontecer em duas etapas. Empresa terá menos conselheiros e limite de votos por acionista

Por Juliana Causin — São Paulo



Estação de Tratamento de Água (ETA) Alto da Boa Vista, da Sabesp — Foto: Divulgação/Sabesp

O governo de São Paulo anunciou nesta quarta-feira que irá manter uma fatia de pelo menos 18% das ações da Sabesp após o processo em curso de privatização da companhia de águas e saneamento. O modelo prevê ainda que o principal acionista privado, chamado de "investidor de referência", terá 15% dos papéis da empresa.

Atualmente, o estado de São Paulo tem o controle acionário da Sabesp, com 50,3% dos papéis. Do resto, 39% são negociados na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, e 10,7% na bolsa americana Nyse.

A lei que permitiu a privatização, aprovada em dezembro na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp), determinou que o governo poderá vender até 30% do capital da companhia. O volume que será oferecido, porém, ainda não foi definido. A expectativa é que seja anunciado em maio.

Os detalhes sobre a privatização da Sabesp foram apresentados pelo governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) após reunião com o Conselho Diretor do Programa de Desestatização do Estado, responsável por definir a modelagem da venda.

Operação em duas etapas

A oferta de ações da companhia será dividida em duas etapas. Na primeira, terá início a seleção do investidor de referência. As duas melhores propostas irão para uma disputa em uma nova fase, na

qual o vencedor será definido. Nessa segunda etapa, os proponentes irão apresentar as informações ao mercado. O vencedor será aquele que tiver o maior valor total entre as intenções de investimento.

O modelo inclui ainda um acordo de lockup de cinco anos, ou seja, um período (até 2029) em que o investidor de referência não poderá vender sua participação na companhia. Caso permaneça com mais de 10% das ações após o período de lockup, os acordos com o investidor poderão ser mantidos até 2034.



Estação de tratamento da Sabesp: oferta de ações será feita em duas etapas — Foto: Divulgação

A data e valor da oferta ainda serão definidos. Antes de ir ao mercado, o governo precisa garantir a aprovação do modelo pelos municípios que são atendidos pela Sabesp. A reunião deliberativa da chamada Urae (Unidades Regionais de Abastecimento de Água e Esgotamento) acontecem em maio. A previsão é que, depois, o detalhamento da

oferta, incluindo preço mínimo, seja anunciado até junho.

Menos conselheiros e limite de votos

O governo de São Paulo também bateu o martelo sobre o novo estatuto da companhia. O conselho de administração terá uma redução de 11 para nove membros. O colegiado será formado por três membros independentes; três do governo do Estado de São Paulo e três indicados pelo investidor de referência. A eleição irá acontecer por meio de chapas.

Ficou definido ainda um limite máximo de votos a 30% do capital da empresa. Isso significa que, mesmo que um acionista tenha mais de 30% da companhia, a parcela de votos não passará desse percentual.

Após a privatização, o Estado também vai manter uma ação preferencial de classe especial da Sabesp, a chamada "golden share", prevista no projeto de lei aprovado no ano passado. Na prática, isso significa que o governo terá poder de veto em decisões específicas. Nesse caso, em alterações no objeto social da companhia, mudanças nas regras sobre limites ao exercício do direito de voto e alteração de sede.



Ações em alta

A Sabesp, maior companhia de saneamento do país, atende quase 30 milhões de pessoas em 375 municípios no estado de São Paulo.

Com o avanço do processo de privatização da Sabesp, as ações da empresa já acumulam alta de 10,10% desde o início do ano — Foto: Divulgação/Sabesp

Com o avanço do processo de privatização, as ações da empresa já acumulam alta de 10,10% desde o início do ano. No último dia 9 de abril, o valor de mercado da companhia atingiu a máxima histórica: R\$ 58,07 bilhões. Nesta quarta-feira, os papéis encerraram o pregão com valorização de 1,76%, negociadas a R\$ 81,44.

Daqui para frente, o mercado acompanha de perto o andamento do processo - que ainda prevê a aprovação do novo contrato pelos municípios atendidos pela companhia, além da estruturação da

oferta de negociação de ações. A leitura de investidores é que a privatização deveria idealmente acontecer no primeiro semestre, para evitar que o debate eleitoral atrapalhe o processo.

— A questão é mais a execução de cronograma, principalmente diante da aproximação da corrida eleitoral para a prefeitura. O ideal é que acontecesse no primeiro semestre ou escorregasse muito pouco para julho para o debate não ser contaminado pela política. Outros processos parecidos de privatização demoraram de seis a oito meses desde a aprovação do projeto até o leilão. Aparentemente estamos dentro dessa média.— diz Vitor Sousa, analista da Genial Investimentos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/04/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FMI PIORA PROJEÇÃO FISCAL DO BRASIL ESTE ANO E NÃO ACREDITA EM SUPERÁVIT NA GESTÃO LULA

Fundo prevê déficit primário de 0,6% para 2024; meta do governo é de déficit zero
Por Aline Bronzati (Broadcast)

WASHINGTON - O Fundo Monetário Internacional (FMI) piorou as projeções fiscais para o Brasil em 2024 e nos próximos anos, na esteira da mudança das metas anunciada pela equipe econômica no início da semana. Com base no novo cenário, o País deve seguir com as contas públicas no vermelho até o fim do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), e a dívida pública deve aumentar para patamares que só perdem para nações como o Egito e a Ucrânia.

O FMI estima que o Brasil tenha déficit primário de 0,6% do Produto Interno Bruto (PIB) neste ano e de 0,3% em 2025. Pelos cálculos da instituição, o País atingiria o zero a zero apenas em 2026, último ano da gestão de Lula. A partir de 2027, o Brasil voltaria para o azul, com superávit de 0,4% do PIB, seguido por melhorias ano a ano até 2029, última projeção divulgada pelo organismo.

As novas projeções constam do relatório Monitor Fiscal, publicado nesta quarta-feira, 17, em paralelo às reuniões de Primavera do FMI, que acontecem nesta semana em Washington, nos Estados Unidos. As estimativas representam ainda uma piora frente ao cenário traçado pelo Fundo na última versão do documento, em outubro, que apontava déficit primário de 0,2% do PIB em 2024 e superávit de 0,2% no ano seguinte.



As projeções mais céticas do FMI ocorrem dias após o anúncio de metas fiscais menos ambiciosas por parte do governo Lula. O alvo de 2025 foi reduzido de superávit de 0,5% do PIB para zero. Para 2024, o governo manteve a meta zero, enquanto a de 2026 caiu de 1% para 0,25%.

Reunião do FMI está sendo realizada em Washington
Foto: Shawn Thew/EFE

“O ajuste foi feito para, à luz do aprendizado de mais de um ano, nós estabelecermos uma trajetória que está completamente em linha com o que se espera no médio

prazo de estabilidade da dívida”, disse o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, a jornalistas, em Washington, na terça-feira, 16.

Dívida segue em alta

Na prática, o FMI não vê o novo arcabouço fiscal estabilizando a dívida do País, que deve seguir em alta nos próximos anos. O Fundo espera que a dívida pública bruta do País alcance 86,7% do PIB neste ano, ante 84,7% em 2023. O indicador deve continuar em expansão e atingir o patamar de 90,9% do PIB em 2026, último ano do governo Lula.

Contudo, as novas projeções do FMI são melhores do que as do Monitor Fiscal de outubro. Na ocasião, o Fundo previu que a proporção da dívida versus o PIB do Brasil chegaria a 90,3% já neste ano, ante 88,1% em 2023.

Ao seguir elevando o endividamento, o País seguirá em uma situação pior do que os pares emergentes, cuja média estimada é de 70,3% neste ano. Considerando os cálculos do FMI para 2024, a dívida do Brasil como proporção do PIB só perde para países como Egito e Ucrânia. Até mesmo a Argentina estaria em uma posição um pouco melhor, com uma dívida de 86,2% do PIB neste ano, projeta o Fundo.

A dívida bruta como proporção do PIB é um dos principais indicadores de solvência de um país e avaliado de perto pelas agências de classificação de risco. O FMI, porém, calcula o indicador de forma diferente, considerando os títulos do Tesouro detidos pelo Banco Central, que não são levados em conta pelo governo brasileiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/04/2024

CÂMARA MUNICIPAL DE SP APROVA ADESÃO À PRIVATIZAÇÃO DA SABESP EM PRIMEIRO TURNO

Votação de PL teve 36 votos favoráveis e 18 contrários; cidade de São Paulo representa entre 45% e 50% da receita da empresa

Por Elisa Calmon

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou, nesta quarta-feira, em primeiro turno, o Projeto de Lei 163/2024 que autoriza a adesão da capital à privatização da Sabesp. O texto, elaborado pelo Executivo paulistano, recebeu 36 votos favoráveis e 18 contrários em votação na noite desta quarta-feira, 17, o que abre caminho para a privatização da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp).

O PL, apresentado pela prefeitura de São Paulo, ainda precisa passar por uma segunda votação. Nova audiência pública deve acontecer antes da próxima votação do projeto no plenário.

Em dezembro, a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp) havia dado autorização para que o governo do Estado de São Paulo diminuísse sua participação na empresa de saneamento. O texto da Alesp foi sancionado pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), mas a companhia ainda precisava negociar contratos com os municípios atendidos.



Votação da privatização da Sabesp na Câmara Municipal de São Paulo Foto: Alex Silva /Estadao

O caso da capital paulista é crucial. Isso porque entre os cerca de 370 municípios atendidos pela Sabesp, São Paulo representa entre 45% e 50% da receita total da empresa de saneamento.

A lei municipal 14.934, de 2009, que autoriza a Prefeitura de São Paulo a celebrar convênios com o Estado de São Paulo, a Agência Reguladora de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo (Arseps) e a Sabesp, previa o fim do contrato em caso de privatização. Cobia à Câmara Municipal, neste caso, a aprovação de uma nova lei sobre o assunto.

A previsão da Sabesp é que a desestatização da empresa seja realizada até o fim do primeiro semestre de 2024.

Promessa de campanha eleitoral do então candidato e hoje governador, a privatização da companhia de saneamento paulista é considerada a menina dos olhos do atual chefe do Palácio dos Bandeirantes, que diz que isso irá transformar a Sabesp em uma multinacional de saneamento.

Manifestações

O debate sobre o projeto de lei foi acalorado ao longo da sessão que contou com mais de quatro horas de duração. Além de manifestações de grupos civis contrários à privatização, presentes dentro e fora do prédio, houve bate boca entre vereadores em meio às falas no plenário.

Vereadores da oposição, como PSOL e PT, criticaram o fato de a matéria não ter passado por todas as comissões da Casa, incluindo a de Finanças. “O processo está passando por cima dos ritos normais democráticos”, afirmou a vereadora Sílvia da Bancada Feminista do PSOL.

A parlamentar destacou que o partido, junto com o PT, entrou com uma medida judicial para impedir a continuidade da votação e a possível anulação caso ela aconteça. Ela criticou ainda a antecipação da votação do projeto de lei, antes do fim do calendário de audiências públicas sobre a privatização.

O vereador Sidney Cruz (Solidariedade), relator do projeto e presidente da Comissão Especial de Estudos Relativos ao Processo de Privatização da Sabesp, negou falta diálogo na Câmara. “Não dá para falar que o assunto começou a ser debatido ontem na primeira audiência pública. Estamos falando disso desde outubro de 2023”, disse.

Cruz defendeu a adesão à concessão, ressaltando a antecipação de recursos ao Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura na assinatura do convênio para a cidade de São Paulo. Citou também o adiantamento da universalização dos serviços de saneamento de 2033 para 2029, conforme estipulado no modelo de privatização.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/04/2024

CSN OFERTA R\$ 6 BI POR INTERCEMENT E VOTORANTIM ESTUDA SAÍDA AO CADE

Indústria de cimento recebeu proposta também da chinesa Sinoma

Por Cynthia Decloedt (Broadcast), Matheus Piovesana (Broadcast), Altamiro Silva Junior (Broadcast), Ivo Ribeiro, Jorge Barbosa (Broadcast) e Cristiane Barbieri (Broadcast)



A InterCement tem 15 fábricas no Brasil, com capacidade para produzir 17,2 milhões de toneladas por ano Foto: Divulgação/InterCement

CSN Cimentos, Votorantim Cimentos e a chinesa Sinoma International Engineering fizeram ofertas pelos ativos da InterCement. Segundo fontes próximas às empresas, a CSN teria oferecido R\$ 6 bilhões, a Votorantim teria chegado a R\$ 6,5 bilhões (apenas por fábricas, sem ficar com as contingências) e a Sinoma teria apresentado uma proposta de R\$ 4,5 bilhões.

É uma corrida contra o tempo. Uma proposta pela InterCement evitaria a cobrança antecipada de dívidas de, ao menos, R\$ 8 bilhões ainda em maio. Apesar do curto espaço de tempo e da ausência de acordo de exclusividade com interessados até o momento, fontes ouvidas pela Coluna e envolvidas na transação afirmam que os esforços são para conclusão nesse prazo.



A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), segunda maior do setor, e a Votorantim Cimentos, líder no segmento, estão na disputa efetiva pelos ativos no Brasil. A CSN também estaria interessada nas operações da InterCement na Argentina.

Cimenteira da CSN é vista como favorita

Conforme fontes, a cimenteira do empresário Benjamin Steinbruch (CSN), é vista como favorita na transação. A oferta de R\$ 6 bilhões, porém, está sendo negociado e precisaria ser elevada para atender aos interesses da companhia e de sua controladora, a Mover (ex-Camargo Corrêa).

A Votorantim Cimentos corre por fora para não perder a liderança de mercado. Alinhados aos objetivos estratégicos da companhia, executivos da Votorantim estariam circulando em Brasília para entender quais ativos teriam eventualmente de se desfazer para obter aval do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

A Votorantim não estaria sozinha na oferta. Teria se juntado à Polimix (fabricante de concreto) e à italiana Buzzi (co-controladora da Brennand Cimentos) para apresentar a proposta de R\$ 6,5 bilhões exclusivamente pelas fábricas da InterCement no Brasil. Elas dividiriam entre si os ativos, conforme seus interesses e restrições concorrenciais. A InterCement permaneceria com suas contingências - que seriam elevadas - e não seriam adquiridas pelo grupo.

Procurada, a Votorantim reiterou informações de comunicado ao mercado divulgado em 22 de fevereiro. A companhia informou na ocasião que não faz parte e não lidera nenhum consórcio para disputar a aquisição pela InterCement. “A companhia apresentou uma oferta individual e independente para a aquisição de parte dos ativos”, comentou a cimenteira na época.

Valor oferecido pela Sinoma é considerado irrisório

Segundo informações de pessoas a par das negociações, a chinesa Sinoma International Engineering também teria apresentado, este mês, uma oferta de R\$ 4,5 bilhões pelos ativos da InterCement no Brasil. O valor foi considerado irrisório pela Mover, pois estaria bem abaixo do valor justo da cimenteira no País.

A Sinoma Overseas é o braço internacional da China National Building Material Group (CNBM), maior fabricante de cimento da China. O grupo Sinoma, que vem crescendo fortemente na África, também fabrica e vende equipamentos para a indústria cimenteira.

O favoritismo da CSN, por outro lado, diria respeito à possibilidade de o negócio ter chance de ser mais rapidamente aprovado pelo Cade, por conta da menor sobreposição de ativos. Além disso, a própria companhia vem se preparando para crescer no segmento e ao mesmo tempo cumprir a promessa feita ao mercado de não alavancar mais o balanço do grupo.

Para isso, a CSN deve eventualmente buscar sócios para as operações de energia ou mineração, que entrariam com participações menores. Para o futuro, está nos planos ainda uma oferta pública inicial (IPO, na sigla em inglês) na divisão de cimentos, como um projeto voltado para o longo prazo.

Dívida antecipada

Segundo fontes, todas as partes estão trabalhando para tornar a venda possível. Em 8 de maio, vencem obrigações financeiras com Bradesco, Itaú e Banco do Brasil, resultantes de três rolagens de empréstimos tomados no ano passado. Os três bancos têm US\$ 584 milhões em debêntures com vencimentos de 2025 a 2027, que podem ser antecipados para maio.

Na última rolagem da dívida, no fim de 2023, com os três bancos, foi inserida uma cláusula que determina que o vencimento seria antecipado para maio, caso a companhia não conseguisse renegociar US\$ 549 milhões em bonds (títulos de dívida em dólar) que vencem em 17 de julho. A empresa não conseguiu renegociar.



Um executivo de banco afirma que mesmo com o prazo apertado, fechar a venda da InterCement até maio é possível. “Se não sair a venda, pelo menos haverá um acordo, o que permite prosseguir”, diz ele, sob anonimato.

As negociações em torno das propostas giram na distribuição dos recursos entre as diferentes partes. Um pedaço do dinheiro vai para a Mover, controladora da companhia; outro, para o pagamento das dívidas; e uma terceira parte, para a operação.

Empresa é a terceira maior do Brasil

A InterCement é a terceira maior em operações no Brasil, com participação de mercado em torno de 14% em 2023. O posto de vice-líder foi tirado dela pela CSN Cimentos, após as aquisições da Cimento Elizabeth (2021) e da LafargeHolcim (2022). Com isso, a companhia de Steinbruch elevou sua fatia a 21% das vendas no mercado brasileiro. A Votorantim Cimentos permanece na liderança, com cerca de um terço de participação das vendas totais no País.

Eventualmente, o órgão antitruste poderá exigir alguns remédios anticoncorrenciais, inclusive para a CSN Cimentos, uma vez que passaria a ter uma forte concentração de mercado em Minas Gerais. Uma das possibilidades é que o grupo tenha de vender ativos ou encerrar operações na região para seguir em conformidade com o Cade. Superado esse problema, uma eventual transação levaria a cimenteira de Steinbruch a liderança do mercado brasileiro de cimento, com cerca de 35%, tirando da Votorantim Cimentos décadas de liderança.

A Sinoma, por meio de aquisições de ativos, entrou nos últimos anos na fabricação de cimento na China e busca se internacionalizar.

São 15 fábricas no País

A unidade brasileira da InterCement opera 15 fábricas, que têm capacidade de produção de 17,2 milhões de toneladas ao ano e estão em quatro regiões do País. Cinco dessas fábricas estão hibernadas, sem produzir.

O mercado cimenteiro no Brasil é controlado por 22 grupos empresariais, dos quais 11 são responsáveis por 95% das vendas, que somaram 62 milhões de toneladas no ano passado. O setor tem enfrentado dificuldades por conta da política monetária ainda restritiva no País, que tem prejudicado o nível de lançamentos imobiliários. Outro fator são os baixos investimentos em infraestrutura, um segmento que em outros países é grande consumidor de cimento. A indústria registrou retração no mercado nacional em 2022 e 2023. Para este ano espera melhora de 2%.

Procurados, CSN, Itaú, Bradesco, BB, InterCement e Mover não comentaram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/04/2024

‘MORAES ATRAVESSOU O LIMITE EM NOME DA DEMOCRACIA E POR ACHAR QUE REDES SÃO RISCO’, DIZ ESPECIALISTA

Advogado constitucionalista com especialização em liberdade de expressão, André Marsiglia avalia que decisões vazadas por deputados dos EUA comprovam que os casos não deveriam tramitar sob sigilo

Por Wesley Galzo

BRASÍLIA - O embate entre o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes e o bilionário Elon Musk por causa de ordens de remoção de perfis da rede social X (antigo Twitter) teve um novo capítulo com a divulgação de dezenas de decisões sigilosas do magistrado por deputados republicanos que integram a Comissão de Justiça da Câmara dos Representantes dos Estados Unidos (EUA). Para o advogado constitucionalista André Marsiglia, que é especialista no estudo de liberdade de expressão, o ministro ultrapassou limites e agiu de forma agressiva ao ordenar a derrubada de centenas de contas.

“Entendo que atravessou-se um limite em relação às redes sociais que é de acreditar que a liberdade de expressão é um risco, um perigo, e as redes sociais um potencial malefício à sociedade. Parte-se, ao que me parece, desse princípio. Retira-se tudo de imediato, sob pena de multas horárias de R\$ 100 mil por padrão. É tudo muito agressivo”, disse ao Estadão.



André Marsiglia Santos. FOTO: DIVULGAÇÃO

Marsiglia considera que a remoção de perfis das redes sociais é uma medida drástica que culmina em censura prévia dos atingidos, o que, no seu entender, fere princípios legais. Ela avalia que a remoção de publicações é uma medida mais assertiva para frear a divulgação conteúdos criminosos sem que o usuário das redes sociais seja impedido de se manifestar sobre quaisquer outros assuntos no futuro.

Em dezembro do ano passado, o STF validou a resolução editada pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE) que autorizou a suspensão temporária de perfis, contas ou canais mantidos em mídias sociais. A corte também validou a prática de imposição de multas de R\$ 100 mil a R\$ 150 mil em caso de descumprimento da decisão, sendo obrigatória a remoção de conteúdos ou suspensão de contas em até duas horas, medida que agora é replicada por Moraes.



O ministro Alexandre de Moraes do Supremo Tribunal Federal (STF) durante sessão plenária da Corte. FOTO: WILTON JUNIOR/ESTADÃO Foto: WILTON JUNIOR/Estadão

Na ocasião, a maioria dos ministros rechaçou a tese de que se trataria de censura prévia. A decisão determinou, no entanto, que essas regras só valem para o período eleitoral, quando é necessário ter reação imediata para que conteúdos falsos não afetem as eleições. Para Marsiglia, as decisões divulgadas pelos parlamentares norte-americanos demonstram que

houve uma ‘inversão’ do que é regra e do que é exceção na Constituição em relação às redes sociais.

Marsiglia ainda avalia que Moraes errou ao manter as decisões e os processos sob sigilo. “A gente conhecendo as decisões percebe que não há nada ali que justifique o sigilo, ao contrário. Se havia uma percepção de que essas pessoas estavam agredindo a democracia ou coisa do gênero, é melhor que a gente conheça esse conteúdo e a sociedade saiba o que está acontecendo”, disse.

Outra crítica de Marsiglia é ao fato de os despachos com as ordens de comunicação dos conteúdos não virem acompanhados da fundamentação jurídica no mesmo texto. Segundo ele, “não basta um ofício porque a plataforma, mesmo não sendo parte, está obrigada a tomar uma providência”.

“Entendo que isso seja equivocado e seja um erro porque as plataformas não estão sendo apenas comunicadas da ordem. Essa ordem vincula as plataformas. Está sendo dito à plataforma que ela tem a obrigação de excluir perfis”, disse. “Isso é muito mais do que uma comunicação. No momento em que ela tem a obrigação de excluir ela passa a ser automaticamente interessada em recorrer desta decisão e conhecer os seus fundamentos, até porque se a plataforma excluir indevidamente ela pode ser responsabilizada pela exclusão perante o excluído”, completou.

O STF emitiu um comunicado nesta terça-feira, 18, com a informação de que os documentos sigilosos divulgados são apenas os ofícios enviados às plataformas para o cumprimento das ordens

de remoção dos perfis, e não a íntegra das decisões devidamente fundamentadas que justificaram a medida.

“Todas as decisões tomadas pelo STF são fundamentadas, como prevê a Constituição, e as partes, as pessoas afetadas, têm acesso à fundamentação”, diz um comunicado divulgado à imprensa pela Secretaria de Comunicação do tribunal.

Para explicar o modelo de atuação de Moraes, o STF exemplificou que os despachos sigilosos divulgados seriam equivalentes a mandados de prisão – ou seja, o teor do documento apenas informa que uma ordem deve ser cumprida. A fundamentação jurídica apresentada pelo ministro para justificar as decisões são geralmente divulgadas em despachos separados, que não foram apresentados pelos deputados republicanos.

Antes de comunicar as contas que devem ser removidas pelas plataformas, Moraes informa nos despachos que “foi proferida decisão nos autos sigilosos em epígrafe”. Contudo, é comum que alguns réus em processos relatados pelo ministro se queixem de não terem tido acesso à íntegra dos autos antes de sofrerem medidas cautelares. O ministro e o STF já negaram diversas vezes que esse cenário seja verdadeiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/04/2024

FAZENDA INDICA ACEITAR CUSTO DE R\$ 15 BI DO PERSE EM 3 ANOS E ACORDO FICA MAIS PRÓXIMO

Governo tenta chegar a texto na Câmara para encerrar o programa de auxílio ao setor de eventos

Por Iander Porcella (Broadcast) e Victor Ohana (Broadcast)

BRASÍLIA – O Ministério da Fazenda sinalizou aceitar um custo de R\$ 15 bilhões em três anos para o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse), com a extinção do benefício em 2027, de acordo com parlamentares que acompanham a discussão.

O Estadão/Broadcast apurou que um entendimento entre a equipe econômica e a Câmara sobre o projeto de lei que reformula o incentivo tributário está mais próximo, e a votação pode ocorrer na semana que vem. Além disso, o total de setores da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAEs) que farão parte do Perse daqui para frente pode aumentar de 12, no projeto do governo, para um número entre 25 e 28.

A ideia dos deputados é que o Perse tenha um impacto fiscal anual de R\$ 5 bilhões em 2024, 2025 e 2026. Mas haveria uma flexibilidade. Caso em algum desses anos, por exemplo, o custo ficasse em R\$ 4 bilhões, no ano seguinte poderia ser de R\$ 6 bilhões. O valor global para os três anos seria de R\$ 15 bilhões. Essa foi a proposta discutida por parlamentares na noite desta quarta-feira, 17, com o secretário executivo da Fazenda, Dario Durigan.



Governo enviou MP ao Congresso para encerrar o Perse, mas depois teve que chegar a acordo para projeto de lei Foto: Mario Agra / Câmara dos Deputados

Em Medida Provisória (MP) editada no fim do ano passado com o objetivo de obter mais receitas, o governo determinou o fim do Perse, criado durante a pandemia de covid-19 para socorrer empresas do setor de eventos em dificuldade financeira, assim como do regime especial de previdência para os municípios e da



desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia. Diante da resistência de deputados e empresários, contudo, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, decidiu negociar projetos de lei com posturas intermediárias.

A defesa do Perse no Congresso ficou ainda mais evidente em uma festa de aniversário conjunta promovida também na noite desta quarta-feira pela relatora do projeto na Câmara, Renata Abreu (Podemos-SP), e pelo autor da proposta que criou o incentivo em 2021, Felipe Carreras (PSB-PE).

Os dois deputados aniversariantes receberam, em Brasília, autoridades dos Três Poderes, como o ministro da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, responsável pela articulação política do governo, e os ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli e André Mendonça. Logo na entrada do local, havia um banner com uma foto dos aniversariantes e a frase 'Sim ao Perse'. Parlamentares de diversos partidos também compareceram à festa, que teve como atração a dupla sertaneja César Menotti e Fabiano.

Com o avanço no entendimento sobre o Perse, os pontos discutidos devem ser levados para a análise do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), na reunião de líderes da próxima terça-feira, 23. Apesar de um acordo estar mais próximo, há um temor na base do governo de que a piora na relação entre Lira e Padilha resulte em um relatório ainda menos favorável para o Executivo.

A dificuldade do governo em acabar com o Perse ocorre num momento em que estão mais limitadas as opções de Haddad para elevar a arrecadação e, com isso, tentar zerar este ano o déficit nas contas públicas. Depois de ter conseguido aprovar, no ano passado, medidas como a tributação dos fundos dos super-ricos e em paraísos fiscais, o chefe da equipe econômica tem encontrado mais resistência para avançar com a agenda arrecadatória. No Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) divulgado na segunda-feira, 15, o governo já mudou a meta fiscal de 2025 de superávit de 0,50% para déficit zero.

O projeto de lei que reformula o Perse foi apresentado pelo líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), e tramita em regime de urgência, ou seja, pulou a etapa da análise em comissões e pode ir diretamente para votação no plenário. O texto estabelece um teto de faturamento de R\$ 78 milhões para as empresas terem acesso ao benefício, o que exclui do programa a companhias tributadas com base no lucro real.

Além disso, a proposta do líder do governo determina que o desconto nas alíquotas de PIS, Cofins e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), hoje em 100% para os beneficiários do programa, cairia a 45% este ano, a 40% em 2025 e a 25% em 2026. No caso do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ), o benefício continuaria integral em 2024, mas passaria para 40% ano que vem e a 25% em 2026.

Como mostrou a reportagem, Haddad insiste em manter as empresas do lucro real fora do Perse. Todas as companhias que têm receita bruta acima de R\$ 78 milhões são obrigatoriamente enquadradas nesse regime de tributação. Mas os deputados argumentam que outras empresas que faturam menos podem optar mesmo assim pelo lucro real. Por isso, a tendência é de que esse teto seja mais flexível. Além disso, a redução gradual dos benefícios também deve sofrer alterações, mas sem que essas mudanças façam o programa ultrapassar o custo de R\$ 15 bilhões até 2026.

Está em discussão também o número de setores da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAEs) que farão parte do Perse daqui para frente. A lei original, de 2021, incluía 44, mas depois houve uma redução para 30. A Fazenda queria, agora, diminuir para 7. No projeto de Guimarães, contudo, o número ficou em 12. A tendência, no momento, é que a relatora eleve essa quantidade, e o número pode ficar entre 25 e 28 CNAES.

Guimarães também propôs no projeto uma autorregularização para empresas que usaram os benefícios do Perse de forma inadequada, mas, segundo deputados, Haddad não acredita que a arrecadação com essa medida será alta. Essas companhias não precisarão pagar multa se confessarem a irregularidade, mas terão de pagar os tributos devidos, de forma integral e parcelada,

com juros. Pela proposta, o prazo para aderir a esse programa é de 90 dias a partir da publicação da lei.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/04/2024

'FUI VÍTIMA DE FONTES DO PLANALTO POR DUAS SEMANAS', DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS

Ele afirmou que não teve reunião com presidente Lula e que está muito tranquilo com a situação
Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, se disse "muito tranquilo", quando questionado nesta quinta-feira, 18, sobre o arrefecimento da crise política que o ameaçou no cargo. Ele disse que ainda não teve reunião com o presidente Lula, que está na Colômbia, e que sua visita à Brasília essa semana foi dedicada ao Tribunal de Contas da União (TCU), onde teria passado todo o expediente, em visitas a ministros do órgão.

Prates disse que, após uma bateria de reuniões, foi ao Senado se reunir com os colegas que fez no tempo de mandato como senador pelo Rio Grande do Norte. Após afirmar que o assunto dos dividendos é da alçada do conselho de administração, Prates evitou mais comentários e disse, em tom de desabafo, que foi "vítima de fontes do Planalto".

"Eu só comento as coisas que a pessoa diz e assina embaixo. Eu fui vítima por duas semanas de 'fontes do Planalto, fontes e assessores de não sei quem'. Eu quando falo, ponho a minha assinatura, vocês me conhecem. Agora, quem fala (por meio de) fontes, aí eu não sei. Hoje tem até um artigo engraçado sobre o 'Fontes'", disse a jornalistas no evento de lançamento do Mapa de Estaleiros do Brasil, organizado pelo Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (IBP).



Jean Paul Prates teve reuniões com o TCU e no Senado Federal Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado

TCU e fertilizantes

O presidente da estatal reforçou que tem agendas em Brasília constantemente e disse ser preciso que as pessoas se acostumem com isso. "Eu passei o dia inteiro no TCU, conversei com vários ministros, porque nós temos como política agora não ficarmos só reativos a processos do TCU.

Temos uma auditoria do TCU na Petrobras, que funciona praticamente em tempo real. Gostamos dessa presença e de ir lá (no TCU) preventivamente para conversar sobre estratégias que buscamos", disse Prates.

Um dos assuntos tratados, segundo ele, foi a retomada do negócio de fertilizantes. No momento em que a Petrobras tenta recuperar esse parque, graças a mandato do conselho de administração, a diretoria tenta dar "soluções" para cada unidade, disse Prates. Segundo ele, haveria pelo menos seis manifestações de interesse de empresas que querem atuar como sócias da Petrobras em plantas de fertilizantes.

"Fomos olhar o processo da Unigel, fomos olhar o processo da Ansa. Na próxima semana vamos olhar o projeto do Mato Grosso do Sul (Três Lagoas), fazer visita de vistoria", disse.

A retomada das fábricas de fertilizantes é um dos eixos de pressão do governo e do Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, sobre a administração de Prates na Petrobras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/04/2024

BC VAI COMEÇAR A CORTAR MENOS A SELIC JÁ EM MAIO? VEJA O QUE DIZEM OS ECONOMISTAS

Nos EUA, presidente do BC indicou que Comitê de Política Monetária pode pisar no freio se as incertezas econômicas globais continuarem altas

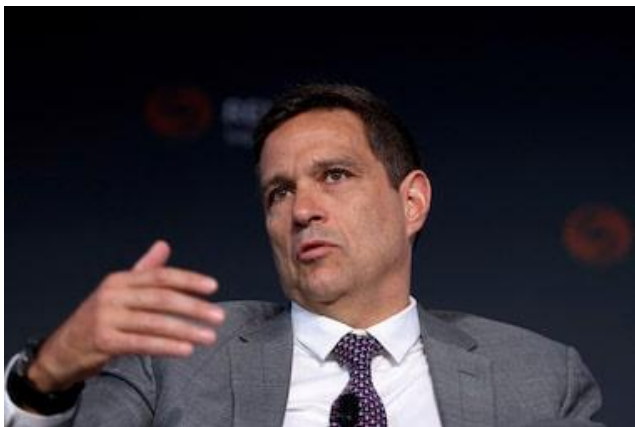
Por Redação

As declarações dadas nesta quarta-feira, 17, pelo presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, levaram o mercado a prever, ou ao menos considerar, uma diminuição no ritmo de cortes de juros já no mês que vem, quando o Comitê de Política Monetária (Copom) volta a se reunir, entre os dias 7 e 8.

Em Washington, durante evento da XP Investimentos, Campos Neto disse que o comitê pode pisar no freio se as incertezas seguirem muito altas. Junto com o compromisso de que o BC fará tudo o que for necessário para a inflação voltar à meta central, fixada em 3%, a fala foi entendida no mercado como um aviso sobre a reunião do Copom de maio.

Até então, o BC vinha enfatizando em documentos e declarações de diretores que, a despeito das incertezas tanto internas quanto externas, o cenário-base não tinha mudado, de modo que havia um consenso no mercado de que a redução no ritmo de cortes da Selic era uma possibilidade apenas para junho. Para maio, havia uma unanimidade de que haveria um corte de 0,5 ponto porcentual, como indicado nos documentos da última reunião.

Essa percepção, porém, foi mudando ao longo da semana, na esteira da escalada das tensões no Oriente Médio, dado o ataque de drones iranianos a Israel no sábado, seguida por mudanças, no Brasil, nas metas do arcabouço fiscal. Em paralelo, são cada vez maiores as apostas de que o Federal Reserve vai esperar mais tempo para começar a diminuir os juros nos Estados Unidos. O reflexo apareceu no câmbio, que chegou a bater em R\$ 5,28 durante o pregão de terça-feira, a maior cotação em mais de um ano.



Campos Neto demonstrou preocupação com o cenário econômico global e seus efeitos no Brasil
Foto: Brendan McDermid/Reuters

Com a mensagem de Campos Neto, a leitura é a de que o BC abandonou a sinalização, o chamado forward guidance, de manutenção em maio do ritmo de cortes das últimas reuniões do Copom. Abriu-se, assim, completamente a porta para o colegiado diminuir o passo pela metade, de 0,5 para 0,25 ponto porcentual daqui a três semanas.

Economistas começaram a incorporar essa tendência no cenário, e agora entendem que o BC tem um espaço menor para cortar juros. Entre as revisões anunciadas nesta quarta-feira, a equipe da ASA Investments passou a ver uma flexibilização mais lenta a partir de maio, e uma Selic a 9,75%, e não mais 8,5%, ao fim do ciclo de cortes.

Quem não refez as contas reconhece que aumentou a probabilidade de o BC ser mais conservador. Na curva de juros futuros, onde os investidores colocam o dinheiro, uma redução de 0,25 ponto passou a ser precificada integralmente.

“Tudo pode mudar até o próximo Copom, mas, por enquanto, é razoável discutir essa possibilidade de reduzir o ritmo já em maio”, disse o economista-chefe do PicPay, Marco Caruso, que também vê o corte de 0,25 ponto porcentual como o mais provável.

Ao indicar que os juros podem cair menos do que era esperado, as falas de Campos Neto, a oito meses do fim de seu mandato, também podem ter desdobramentos políticos, alimentando protestos dentro e ao redor do governo.

Ex-diretor do BC, Luís Eduardo Assis acredita que as palavras de Campos Neto serão usadas para aumentar a tensão entre governo e BC, sendo que os atritos podem piorar ainda mais quando o ciclo de cortes de juros perder ritmo, algo que, na avaliação do economista, deve acontecer apenas em junho. “Difícil achar hoje alguém que espere a Selic fechando o ano em 9%.”

O economista-chefe da MB Associados, Sergio Vale, prevê um racha entre diretores do BC na próxima reunião do Copom, cujas decisões têm sido tomadas por unanimidade. “A partir do momento em que tivemos mudanças no fiscal, há a possibilidade de o BC também ajustar a sua condução da política monetária. É possível que o Copom de maio já apresente divergências”, projeta o economista. / Eduardo Laguna, Denise Abarca, Marianna Gualter, Gabriela Jucá, Francisco Carlos de Assis e Daniel Tozzi Mendes

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/04/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

CNSEG REFORÇA ARTICULAÇÃO PARLAMENTAR EM AGENDA INSTITUCIONAL PARA 2024

Agenda apresentada a lideranças do Legislativo e Executivo consolida pautas do setor

Por Sérgio Tauhata, Valor — São Paulo



Dyogo Oliveira, presidente da CNseg — Foto: Divulgação

Mudanças climáticas, sustentabilidade, garantias em obras de infraestrutura, proteção às atividades do agronegócio, atração de capital para parcerias público-privadas (PPPs), segurança jurídica e até sustentação ao mercado de crédito de carbono fazem parte das pautas ligadas ao Legislativo e ao Executivo que envolvem a indústria de seguros no país. Os temas, abordados em diversos projetos de lei, medidas provisórias, regulações e outros dispositivos legais e infralegais, constam

da Agenda Institucional do setor para 2024, lançada nesta quarta-feira pela Confederação Nacional das Seguradoras (CNseg).

A proposta da entidade é trabalhar em conjunto com o Congresso, assembleias estaduais e municipais, governos, reguladores e Judiciário para o aprimoramento e aprovação de legislações e procedimentos com potencial de trazer grandes impactos sobre diversos setores a partir do envolvimento da indústria securitária. Para o presidente da CNseg, Dyogo Oliveira, a agenda institucional apresenta à sociedade os temas fundamentais para ampliação do seguro em todo o país.

A confederação divulgou o documento pela primeira vez em 2023. “Avançamos, em 2024, no caminho iniciado em 2023”, diz Oliveira. Para ele, é importante esclarecer aos diversos interlocutores como o setor pode contribuir e ampliar, cada vez mais, sua função social. “O setor garante proteção



econômica, contribui para a redução do risco sistêmico e atenua perdas financeiras associadas a diversos eventos”, como catástrofes naturais e riscos climáticos.

Oliveira diz que o balanço das ações da agenda institucional no ano passado mostra conquistas significativas. “Os intensos debates geraram avanços legislativos e regulatórios significativos”, pondera. “A importância do setor segurador, enquanto agente econômico, ficou clara em vários episódios que ocorreram ao longo do ano”, avalia. Ele cita o lançamento, em abril, do pacote de medidas prioritárias do Ministério da Fazenda para estimular o crédito. “Das 13 medidas propostas, quatro envolveram o setor, duas das quais foram convertidas em lei ainda em 2023”, menciona. O presidente da CNseg também destaca a atuação da entidade nas discussões sobre pontos da reforma tributária relacionadas ao setor de seguros.

O diretor de relações institucionais da CNseg, Esteves Colnago, acrescenta outros avanços ocorridos no ano passado. “Contamos com a aprovação de normativas importantes, como a Resolução BCB nº 324, de 2023, que reconheceu as operações de seguro de crédito como mitigadores para operações de crédito realizados por instituições financeiras; a Lei nº 14.770, de 2023, que incluiu nos processos licitatórios os títulos de capitalização como opção de garantia; a Lei nº 14.711, de 2023, que instituiu um novo marco de garantias; e a Lei nº 14.652, de 2023, que facultou a concessão, pelos detentores de planos de previdência e de títulos de capitalização, dos recursos aplicados nesses instrumentos como garantia em operações de créditos.”

Conforme Colnago, um dos principais temas da agenda 2024 está no aperfeiçoamento da nova Lei de Licitações e o papel do seguro garantia nos projetos de infraestrutura e nas concessões. Uma mudança com impacto direto no setor passou a valer em janeiro deste ano. Trata-se da cláusula de retomada, chamada no mercado de “step in”, que pode ser exigida em obras de grandes vultos. Com o dispositivo, se houver acionamento da apólice de garantia, a seguradora “entra” no projeto para dar continuidade à obra paralisada.

Apesar de a possibilidade de inclusão já estar valendo desde o início do ano, a norma ainda precisa de regulamentações extras para começar a ser adotada em maior escala. A CNseg defende ajustes como fixar, como padrão, o valor máximo previsto na lei de 30% de garantia para o step-in; observância do limite máximo de garantia como teto da responsabilidade assumida pela seguradora; ausência de sucessão contratual pela seguradora, no que concerne a débitos trabalhistas e tributários deixados em aberto na operação de retomada e conclusão do projeto; e que Estados e municípios possam legislar para alterar o valor que caracteriza obras/projetos de grande vulto, atualmente em R\$ 200 milhões.

Dentro dos parâmetros defendidos pela agenda da CNseg, o governo de Mato Grosso lançou no início de abril o primeiro edital de licitação com cláusula de retomada no seguro garantia. O Executivo estadual definiu ainda que obras de grande vulto são aquelas com valor superior a R\$ 50 milhões. O leilão se refere à pavimentação de 50,47 km da MT-430, no valor de R\$ 113 milhões.

O diretor da CNseg ressalta que a aplicação do seguro garantia dentro das mudanças previstas na nova legislação tem potencial para ampliar a atração de investimento privado para obras de infraestrutura. Colnago lembra que o país vai passar por uma nova onda de licitações e concessões públicas em programas habitacionais, portos, ferrovias e aeroportos, saneamento básico, telecomunicações, energia e gás.

Em sustentabilidade, a agenda detalha a proposta do Seguro Social de Catástrofes. Segundo o documento, “com o agravamento da ocorrência dos desastres naturais, é fundamental a execução de ações conjuntas do poder público, sociedade civil e iniciativa privada para construção de políticas eficientes na gestão de riscos e para fortalecer a resiliência das cidades brasileiras diante das transformações climáticas”.

A confederação apresentou proposta ao Congresso para a criação de um tipo de seguro obrigatório para proteger os mais vulneráveis contra eventos como inundações, alagamentos ou



desmoronamentos provocados por chuvas. A cobertura prevê a indenização emergencial de danos materiais e um auxílio funeral.

O documento também defende a criação do Conselho Nacional de Segurança Climática para integrar as ações federais e subnacionais. Na visão da entidade, o fórum teria participação dos governos federal, estaduais e municipais, além de representantes do setor privado, financeiro, acadêmico e da sociedade civil.

A CNseg afirma que, em 2024, entre as ações prioritárias, vai criar um “hub” de informações de perdas seguradas decorrentes de eventos climáticos. “Com dados de fontes públicas e privadas, teremos um repositório de informações relacionadas a eventos e dados climáticos e seus impactos nas operações das associadas da CNseg e Federações”, dizem os técnicos do órgão.

Outra ação prevista na agenda será a criação e adaptação de produtos e serviços das seguradoras para o ciclo de créditos de carbono no Brasil. Segundo a entidade, “o objetivo é tornar o seguro peça fundamental para desenvolvimento dos mercados de carbono voluntário e regulado no Brasil”. Nesse caso, as apólices tanto podem cobrir perdas relacionadas a um projeto do gênero e, assim, trazer uma garantia importante a investidores, como prever o uso de créditos de carbono como indicadores de sustentabilidade vinculados à cobertura do seguro.

A agenda aborda ainda o novo marco legal dos seguros, em tramitação no Congresso. O Senado colocou novamente em pauta no ano passado o Projeto de Lei da Câmara dos Deputados (PLC) 29, que consolida e aperfeiçoa normas relativas a contratos do setor e revoga os temas abordados do Código Civil. De acordo com a confederação, “a matéria foi objeto de um rico e intenso debate entre governo federal, parlamento e representantes do setor”. Na visão da entidade a nova legislação, se aprovada, “vai trazer maior transparência, previsibilidade para o consumidor, e positiva muitas regras que já fazem parte da regulação e de leis esparsas”.

A agenda da CNseg incluiu ainda um capítulo para as regulamentações sobre uso de inteligência artificial. A entidade se diz favorável a regulamentação sobre o tema proposta pelo Congresso. Segundo o documento, “no mercado de seguros, o uso da IA não é novo e pode ser utilizada para prevenção e regulação de sinistros, modelos de precificação, avaliação de riscos, análise de perfil, emissão de apólice, pagamento de indenizações, por exemplo”. A indústria tem feito avanço no combate a fraudes com a tecnologia de análise maciça de dados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/04/2024

SILVEIRA: OFERTA DE GÁS TERÁ ACRÉSCIMO DE 150 MILHÕES DE M³/DIA E SETOR TERÁ ÓRGÃO DE MONITORAMENTO

“O Brasil deixará de ter o gás natural entre os mais caros do planeta”, diz ministro

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

Presentear matéria O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o Brasil contará, “nos próximos anos”, com incremento na oferta nacional de gás natural de até 150 milhões de metros cúbicos por dia (m³/dia). As linhas gerais da proposta foram apresentadas a investidores do setor na abertura do evento “Gas Week 2024”.

O ministro disse que o aumento na oferta será possível graças aos projetos que estão em andamento no país, alguns relacionados à reservas do pré-sal, e às novas iniciativas, que envolvem a compra do gás argentino da região de Vaca Muerta, o início da extração de gás não convencional no Brasil e uso do biometano, que o próprio chama de “pré-sal caipira”. Ele disse que, somente com o aproveitamento do biometano, o país pode contar com 60 milhões de m³.

“Nosso gás tem que chegar na indústria química, na siderurgia, na metalurgia, na cerâmica, na energia e em diversos outros setores. Tem que chegar para quem produz riqueza e gera oportunidades no Brasil”, afirmou Silveira, na abertura do evento.

O ministro falou em garantir um “choque de oferta” no setor. “Vamos promover um verdadeiro choque de oferta do gás, com acesso à infraestrutura de escoamento e processamento, reduzindo custos”, disse.



— Foto: Valter Campanato/Agência Brasil/Fotógrafo/Agência Brasil

Silveira afirmou que, a exemplo do que ocorre no setor elétrico, o mercado de gás deverá contar com um “comitê de monitoramento”, que reúne autoridades dos principais órgãos em encontros periódicos para tratar das condições de suprimento e preço do produto.

“O monitoramento da oferta e demanda do setor será constante. Criaremos um ‘comitê de monitoramento’ para acompanhar a evolução das

obras e a previsão da entrada em operação de projetos importantes para a garantia do abastecimento nacional”, afirmou Silveira. “O Brasil deixará de ter o gás natural entre os mais caros do planeta”, acrescentou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/04/2024

CHINESES RELUTAM EM GASTAR, COM MEDO DE SEREM INCLUÍDOS EM ‘LISTA SUJA’ DO GOVERNO

Inadimplentes ficam proibidos ainda, em alguns casos, de se hospedar em hotéis e comprar pacotes, mas medidas afetam consumo e têm reflexos na economia

Por Brian Spegele — Dow Jones Newswires, de Foshan



Trem de alta velocidade na China (foto) se torna proibido para pessoas que não pagaram suas dívidas — Foto: Tomohiro Ohsumi/Bloomberg

Quando deixou seu vilarejo para se tornar operária de fábrica aos 16 anos, Qin Huangsheng imaginava uma vida melhor na cidade.

Agora, com pouco mais de 40, ela tem uma dívida pessoal de US\$ 40 mil e um salário-base de US\$ 400 por mês. Cobradores a perseguem. Ela está proibida de comprar passagens no trem de alta velocidade da China, apenas

uma das penalidades que o governo cada vez mais vem impondo às pessoas que não pagam suas contas.

Nos trens lentos e antigos nos quais lhe resta viajar, às vezes Qin olha para os outros passageiros e se pergunta: “Será que são todos maus devedores como eu?”

Pessoas em toda a China estão sobrecarregadas por suas dívidas e por um sistema que as pune pela inadimplência. Pequim tem reprimido devedores com o confisco de salários ou a restrição ao acesso a empregos públicos, além de limitar seu acesso a trens de alta velocidade e viagens aéreas. Muitos são impedidos de comprar apólices de seguro caras e informados de que não podem sair de férias ou se hospedar em hotéis luxuosos. Caso não cumpram as orientações, as autoridades podem detê-los.



O número de pessoas em uma “lista suja” de inadimplência feita pelo governo, disponível publicamente, aumentou quase 50% desde o fim de 2019, chegando hoje a 8,3 milhões. Os tribunais podem incluir pessoas na lista quando elas não cumprem decisões judiciais para pagar o que devem ou se considera que não cooperaram com os procedimentos legais.

Ao contrário dos EUA, a China não permite que a maioria das pessoas - incluindo aquelas que passam apenas por uma fase de má sorte - declare falência pessoal para se livrar de dívidas inadimplentes e seguir em frente com suas vidas, uma política que alguns acadêmicos chineses vêm criticando como injusta.

A dívida dos consumidores aumentou 50% nos últimos cinco anos e chegou a cerca de US\$ 11 trilhões hoje. Embora seja mais baixa que os US\$ 17,5 trilhões devidos pelos americanos, é uma quantia enorme para um país onde as pessoas ganham bem menos.

Com os preços imobiliários em queda, o risco de deflação aumentando e a persistência do problema do desemprego, líderes chineses têm grande interesse em fazer com que as pessoas gastem mais. No entanto, cada dólar a mais usado para pagar dívidas é um dólar a menos que poderia ser usado para gastar em roupas novas ou pagar por uma viagem. A ameaça de punição por atrasos nas dívidas vem deixando as famílias mais conservadoras com seu dinheiro.

No primeiro trimestre, as vendas no varejo de bens de consumo na China subiram 4,7% em comparação ao mesmo período de 2023, divulgou o governo na terça-feira, ficando atrás do crescimento total de 5,3%. À medida que muitos na China contêm seus gastos, o governo vem dando prioridade a impulsionar a indústria e as exportações, uma estratégia que agrava as tensões comerciais com o Ocidente.

Com tantos consumidores chineses sob pressão financeira, empresas ocidentais como Apple, Estée Lauder e GM anunciaram vendas mais fracas na China.

Autoridades chinesas não responderam a perguntas sobre o sistema da lista suja de inadimplentes. O governo disse em outras ocasiões que seu alvo são apenas os que têm capacidade de pagar as dívidas e se recusam a fazê-lo.

Por trás do endividamento pessoal. A longa onda de expansão imobiliária da China foi um grande motivo para o aumento das dívidas, pois muitas pessoas tiveram de captar crédito para comprar casas. Alguns compradores assumiram ainda mais dívidas para comprar propriedades como investimento, às vezes, deixando-as vazias. Agora, que o boom acabou e os preços caíram, muitos ficaram presos a dívidas que não conseguem pagar.

O número de imóveis em processo de execução e colocados à venda aumentou 43% em 2023 para cerca de 400 mil, de acordo com a firma de análises imobiliárias China Index Academy.

O aumento do endividamento pessoal também é, em parte, resultado do maior número de pessoas usando cartões de crédito ou recorrendo a linhas de crédito pessoal para lidar com as despesas, ante da estagnação da economia.

Muitos economistas consideram improvável uma crise financeira no estilo da americana na China no futuro próximo. O controle estatal do sistema bancário permite ao governo a capacidade de absorver perdas e injetar capital em emergências. Além disso, as dívidas dos consumidores, em grande parte, mantiveram-se estáveis nos últimos dois anos, uma vez que muitas pessoas priorizam usar qualquer dinheiro extra para pagar dívidas, em vez de fazer compras ou investir em ações.

Ainda assim, a persistência das dívidas pessoais é um problema para a líderes da China.

“Fortes aumentos nas dívidas dos consumidores tendem a levar a resultados macroeconômicos ruins, mesmo na ausência de uma crise financeira”, disse Amir Sufi, economista da Universidade de



Chicago. A China não conta uma solução simples. “Uma vez que o ciclo começa, em geral é um ciclo que é doloroso, longo e difícil de prever quando vai acabar”, afirma.

Sistema duro para captadores. A China tem tentado há anos elevar os gastos pessoais para que a economia passe a depender menos do crescimento nos setores imobiliário e de infraestrutura. Os bancos emitem dezenas de milhões de cartões de crédito a cada ano, com saldos a pagar tendo saltado 50% entre 2018 e 2023 para bem mais de US\$ 1 trilhão.

Aplicativos do setor privado, como Alipay e WeChat, também começaram a ajudar consumidores a obter crédito, à medida que cresceu a popularidade dos sistemas de pagamento dessas empresas.

No entanto, quando as dívidas não são pagas, a renda de uma pessoa pode ser confiscada pelo Estado para cobrir o passivo, deixando os devedores com um pequeno valor mensal para sobreviver.

Um homem de 38 anos entrou com petições nos tribunais da cidade de Guangdong (Cantão), no sul do país, para aumentar o valor mensal não confiscado de 9,5 mil para 12 mil yuans, o equivalente a cerca de US\$ 1,6 mil, para ajudar a pagar por um recém-nascido. Os juízes negaram o pedido no fim de 2023 e ainda concluíram que o valor deveria ser reduzido em quase 40% porque ele já recebia muito, de acordo com registros judiciais.

Surgiu um mercado paralelo para atender às pessoas na lista de inadimplentes. Em um caso, autoridades de Xangai desmantelaram um grupo de cambistas que reservavam passagens de trem de alta velocidade em nome de devedores proibidos de fazê-lo. No início de 2021, as autoridades localizaram um devedor que usava o serviço e o detiveram, de acordo com um tribunal local.

O sistema atual dá prioridade à proteção dos credores - muitas vezes poderosas instituições estatais - em detrimento de ajudar indivíduos que passam por dificuldades. Acadêmicos que estudam o problema dizem que a China precisa com urgência de um sistema nacional de falência pessoal para alcançar o objetivo do líder Xi Jinping de tornar o país mais equitativo, um sistema que force credores e devedores a dividir os custos de créditos inadimplentes.

“Um sistema de falência pessoal é um mecanismo de redistribuição de riqueza”, escreveu Li Shuguang, um acadêmico que assessorou o governo sobre a política de falências, em um comentário on-line em uma revista chinesa.

Os progressos nesse sentido têm sido impedidos em parte pelos críticos, para quem tal sistema apenas incentivaria mais pessoas a driblarem suas dívidas.

A saga de uma mulher. Para Qin, a ex-operária de fábrica, o acesso fácil ao crédito teve péssimas consequências. Em 1999, aos 16 anos, Qin pegou um ônibus noturno de sua casa, numa região rural do sul da China, para Dongguan, centro urbano sujo e industrial, ao norte de Hong Kong.

Seus pais, que são agricultores, não tinham condições de pagar a taxa de menos de US\$ 15 para que ela pudesse fazer o exame de admissão do ensino médio. Ela prometeu se virar sozinha e encontrou trabalho em fábricas produzindo chinelos e bijuterias douradas.

Alguns anos depois, Qin conseguiu seu primeiro cartão de crédito. Com ele, comprou um computador para aprender a digitar e conseguir um emprego melhor.

Quando a fatura foi paga, Qin disse ter tentado cancelar o cartão. “Guarde-o para uma emergência”, disse o atendente do banco.

A carreira de Qin prosperou e ela acabou se mudando para a metrópole de Guangdong. Em 2010, ela gerenciava licitações para uma empresa que fornecia equipamentos de segurança contra incêndios para projetos imobiliários. Seu pé-de-meia não parava de crescer, graças às comissões lucrativas que ganhava no boom imobiliário.



Quando o setor imobiliário desacelerou, ela mudou de área. Um conhecido estava envolvido em uma startup que desenvolvia software para ajudar proprietários de pequenas empresas a coletar dados do WeChat para auxiliar em esforços de marketing.

Qin disse ter investido o equivalente a cerca de US\$ 150 mil de suas economias no empreendimento.

A startup queimou o investimento inicial dela enquanto tentava fazer o software funcionar. Então, Qin disse ter concordado em começar a colocar em seu cartão de crédito algumas despesas da firma, como suprimentos de escritório, aluguel e salários, e a usar linhas de crédito pessoal obtidas por meio do WeChat e do Alipay.

As apresentações da empresa sobre seus produtos eram muito bem recebidas, disse. No entanto, com a pandemia da covid-19, as perspectivas murcharam. As dificuldades da empresa deixaram Qin com o equivalente a dezenas de milhares de dólares em dívidas.

Sem a opção de falência pessoal, Qin concluiu que a única maneira de sair do problema era conseguir um novo emprego. "Enquanto eu estiver viva, posso trabalhar duro para recuperar o dinheiro", disse.

Ela ainda teve mais dificuldades inesperadas pelo caminho. Em 2021, ao se preparar para uma viagem de negócios a Xangai, a mais de 1,1 mil quilômetros a nordeste de Guangdong, Qin percebeu que havia perdido o acesso ao trem de alta velocidade, que exige a apresentação de um documento de identidade do governo para compra de passagens. Ela pegou o trem lento - e depois deixou aquele emprego, em parte, porque as restrições de viagem o tornavam impossível para ela.

Autoridades locais não responderam às perguntas sobre o caso de Qin, e o "The Wall Street Journal" não teve como verificar alguns detalhes de sua história.

Hoje, Qin trabalha em uma loja em Foshan, ao sul de Guangdong, vendendo artigos da medicina tradicional chinesa. Com um salário-base de US\$ 400 mensais, ela tem dificuldade para fazer a dívida cair, mas disse ter conseguido dar um jeito, até agora, para pagar dois de seus cartões de crédito, e que restam cerca de US\$ 40 mil a pagar.

Qin tenta manter-se otimista, na esperança de que os medicamentos passem a ter mais demanda à medida que a população da China envelhece, abrindo a porta para bonificações e quem sabe até para gerenciar a própria loja. Ainda assim, ela precisou ser criativa para conseguir dinheiro para pagar as dívidas.

Sua função atual requer que Qin receba pagamentos dos clientes usando uma carteira digital no WeChat. Mas ela disse que esse recurso de sua conta foi congelado várias vezes desde 2022, o que a obrigou a pedir ajuda à família. Mas ela decidiu não contar aos pais o verdadeiro tamanho dos problemas. Se soubessem, Qin disse que eles "não conseguiriam dormir". (**Tradução de Sabino Ahumada**)

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 18/04/2024

PRIVATIZAÇÃO DA SABESP SERÁ FEITA EM DUAS ETAPAS

Primeiro passo é a escolha de dois grupos com potencial para serem acionista de referência

Por *Taís Hirata e Cristiane Agostine* — De São Paulo

O governo paulista anunciou na noite de quarta-feira (17) detalhes sobre a oferta para privatização da Sabesp, porém, algumas definições ainda serão fechadas. O plano prevê que ela será feita em duas etapas. Primeiro, será feito um processo competitivo entre os potenciais acionistas de referência, que terão 15% da companhia e maior controle sobre a gestão. Nessa fase, devem ser selecionados dois grupos, que oferecerem os maiores preços. Na etapa seguinte - que fará parte do

mesmo processo, mas não necessariamente acontecerá no mesmo dia- haverá uma espécie de disputa entre os dois sócios, na qual os demais investidores “escolherão” o vencedor.



Natalia Resende, secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, explicou os próximos passos do processo — Foto: Silvia Costanti/Valor

Nessa segunda fase, serão feitos dois “bookbuildings” junto ao restante do mercado, ou seja, serão coletadas as intenções de investimento para cada um dos acionistas de referência. Na disputa, vencerá o “bookbuilding” que somar o maior valor total - os critérios específicos para essa seleção, porém, ainda serão fechados, dado que deverá haver uma conjugação de critérios entre preço e volume. Dessa forma, caso haja um sócio de referência que, na visão do mercado, é mais capacitado para conduzir a empresa, ele terá uma vantagem na concorrência.

O detalhamento da oferta ainda será feito nas próximas semanas. Não está claro, por exemplo, se o preço pago pelo sócio de referência será igual ao valor das ações compradas pelo restante do mercado. Segundo fontes, essa possibilidade hoje está em estudo, mas que depende de análises jurídicas e regulatórias.

O modelo foi apresentado por Natalia Resende, secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, em coletiva de imprensa no Palácio dos Bandeirantes.

A figura do acionista de referência foi criada pelo governo estadual para que a companhia de saneamento tenha um sócio com visão de mais longo prazo e capacidade de conduzir as mudanças necessárias na administração da empresa após a venda do controle.

Conforme antecipado pelo Valor em fevereiro, esse acionista, que terá 15% de participação, terá uma trava para a venda de suas ações (o chamado “lock-up”) de até cinco anos, prazo em que terá que fazer a universalização dos serviços.

A partir daí, o sócio poderá vender as ações, porém, o governo colocou uma regra para tentar manter o acionista na empresa: caso a empresa fique com uma participação inferior a 10%, será desfeito o acordo de acionistas, que será firmado entre Estado e a companhia para definir as regras de governança entre as partes. Os termos desse acordo serão fechados antes da oferta.

A questão da governança entre os futuros sócios é considerada central para os potenciais acionistas de referência, que querem saber quais os mecanismos de controle eles efetivamente terão. Hoje, são diversos os grupos citados como interessados em assumir essa posição, entre eles, Equatorial, Aegea, Cosan, Votorantim, Veolia, IG4 Capital, entre outros. Porém, a avaliação é que a definição da governança será central para a decisão.

Na quarta, também foi dado um passo importante no processo: 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 com a empresa depois da desestatização. O projeto teve 36 votos a favor e 18 contrários na primeira votação. A Câmara Municipal fará audiências públicas até o fim do mês, antes da segunda e última votação, ainda sem data marcada para ser realizada.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/04/2024

PETROBRAS PROJETA INVESTIMENTOS DE MAIS DE US\$ 70 BILHÕES EM EXPLORAÇÃO E PRODUÇÃO COM DEMANDAS PARA A INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 18/04/2024 - 18:42



Companhia apresenta mapa atualizado dos estaleiros brasileiros e diagnostica demanda por obras e serviços

A Petrobras estima investimentos da ordem de US\$ 73 bilhões em atividades de exploração e produção e destinará parte desse investimento para demandas endereçadas à indústria naval e offshore, com oportunidades reais de construção no Brasil. Os projetos relacionados a essas demandas contemplam plataformas de petróleo, navios de apoio marítimo, embarcações de cabotagem e destinação

sustentável de unidades, dentre outros. A Petrobras estima criar até 100 mil empregos diretos e indiretos com essa demanda, no prazo estimado para os projetos.

Além dos 14 novos FPSOs (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência, da sigla em inglês) previstos no Planejamento Estratégico da companhia, a Petrobras anunciou estudos para contratação de outras sete plataformas, a serem instaladas após 2028 em projetos de revitalização de campos já em produção. Também foi apresentada demanda para destinação sustentável de 23 plataformas, além de estudos para construção de 16 navios para a cabotagem (quatro navios petroleiros, oito navios gaseiros e quatro navios de cabotagem de médio curso).

“Com essas encomendas devidamente mapeadas e sem o prejuízo de novos anúncios adiante, vamos agora contribuir para o governo federal recriar um ambiente favorável ao investimento e fornecimento local, ajudando decisivamente para a reabilitação da indústria naval e offshore brasileira”, explicou o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates. Ele falou durante o evento “O Fortalecimento da Indústria Naval Nacional e o Setor Energética Offshore”, realizado pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) nesta quinta-feira (18).

Em apresentação no mesmo evento, o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, Carlos José Travassos, explicou que, entre 2018 e 2022, a companhia atingiu um pico de 20 mil toneladas/ano em construção de módulos de FPSOs para a indústria naval brasileira. A previsão no Planejamento Estratégico 2024-2028+ é de alcançar pico de 60 mil toneladas/ano. Segundo Travassos, também haverá oportunidades para contratação de 38 barcos de apoio, que deverão entrar em operação até 2030. Serão 12 PSVs (Platform Supply Vessel), 10 OSRVs (Oil Spill Response Vessel) e 16 RSVs (Remotely Support Vessel).

“As condições que estarão nos editais, que são naturais, vão favorecer a fabricação de navios de apoio no Brasil. A complexidade dos nossos projetos e o atendimento aos requisitos de conteúdo local propiciarão desafios e grandes oportunidades para a indústria brasileira”, disse Travassos. Ele informou, ainda, que os módulos para as plataformas P-78, P-79, P-80, P-82 e P-83, de propriedade da Petrobras, estão em construção em estaleiros no Brasil. Acrescentou que as unidades próprias P-84 e P-85 estão em fase final de contratação para construção.

O evento realizado pelo IBP marca o lançamento do painel interativo “Mapa dos Estaleiros do Brasil”, ferramenta digital que apresenta informações sobre a infraestrutura dos estaleiros do país. A Petrobras colaborou com a criação da ferramenta.

Oportunidades para a indústria nacional

No contexto das demandas para a indústria nacional, a Petrobras colocará 14 plataformas do tipo FPSO em produção até 2028. Para além desse prazo, mais sete plataformas podem ser implementadas, caso haja viabilidade técnica e econômica. Em relação às embarcações de apoio, a companhia contratará cerca de 200 unidades no período 2024-2028.

Quanto às sondas para pesquisa de petróleo, a Petrobras contará com uma frota de, aproximadamente, 25 navios-sonda em 2024, usadas em atividades de pesquisa de petróleo. Até 2028, a companhia prevê que a sua frota chegue a 30 sondas.

Além das necessidades citadas acima, a Petrobras realiza estudos para contratar embarcações para as suas atividades submarinas e para a navegação de cabotagem. Dentro da atividade de destinação sustentável de plataformas, a companhia prevê descomissionar 23 unidades, até 2028, sendo 9 fixas e 14 flutuantes, e mais 40 unidades pós 2028.

A empresa reforça que todos esses investimentos seguem a governança interna da companhia de aprovação de projetos a partir de sua viabilidade econômica, e são ou serão acompanhados por órgãos de controle externo.

Relacionamento com a indústria

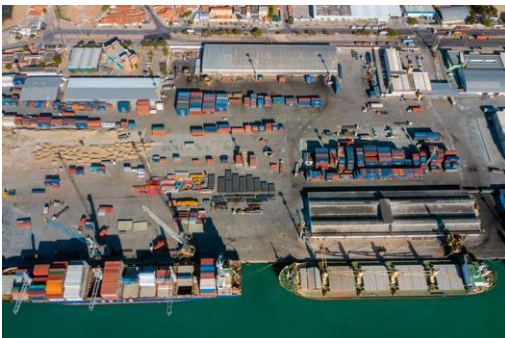
A Petrobras realizará um evento de relacionamento com representantes da indústria naval, dentro da Offshore Technology Conference (OTC) que ocorrerá em Houston, entre 6 e 9 de maio deste ano. O encontro acontece no dia 7 e deve reunir parceiros, fornecedores e integrantes de órgãos representativos da indústria naval.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 18/04/2024

LICITAÇÃO DO TERMINAL MUC04, LOCALIZADO NO PORTO DE FORTALEZA, TEM AUDIÊNCIA PÚBLICA EM 15 DE MAIO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 18/04/2024 - 18:38



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará audiência pública em 15 de maio para o recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do leilão de arrendamento do terminal portuário MUC04, localizado no Porto de Fortaleza (CE).

O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de contêineres e a estimativa é que sejam investidos R\$ 360,7 milhões na área.

Toda a audiência pública será transmitida pelo canal do YouTube da agência. O período para a realização das contribuições escritas se estendem até 19 de maio.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 18/04/2024

PETROBRAS ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES COM EMPRESA CHINESA CNCEC

Da Redação *OFFSHORE* 18/04/2024 - 18:33



A Petrobras e a empresa China National Chemical Energy Company (CNCEC) assinaram, na quarta-feira (17), um protocolo de intenções abrangendo diversas áreas, com destaque para energias renováveis e transição energética.

A parceria também prevê a avaliação de potenciais acordos comerciais nas áreas de exploração de petróleo; produção de fertilizantes a partir de gás natural e outras fontes; desenvolvimento da produção; refino; biorefino e petroquímica; engenharia, construção e serviços; além de pesquisa, desenvolvimento e inovação.

O acordo terá duração de dois anos e será imediatamente ativado com a análise conjunta de ativos de fertilizantes e petroquímica.

A cerimônia de assinatura ocorreu no edifício-sede da Petrobras em Brasília e contou com a presença do presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, e do presidente da CNCEC Brasil, Wei Wang. Também estiveram presentes na cerimônia o diretor executivo Financeiro e de Relacionamento com Investidores, Sergio Caetano Leite, e o gerente de relacionamento Ásia, África e Oceania da Petrobras, Eduardo Campello.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2024

PETROBRAS INFORMA SOBRE CAMPOS HIBERNADOS NA BACIA DE CAMPOS

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



A diretoria executiva da Petrobras aprovou a cessão da totalidade de sua participação nos campos de Cherne e Bagre, localizados em águas rasas na Bacia de Campos, para a Perenco Petróleo e Gás do Brasil Ltda (Perenco). A produção dos dois campos foi interrompida em março de 2020 e as respectivas plataformas estão hibernadas desde então.

O valor a ser recebido pela Petrobras com a operação é de US\$ 10 milhões, sendo US\$ 1 milhão pagos na data de assinatura do contrato para a cessão dos ativos e o restante no fechamento da transação, sujeito aos ajustes previstos no contrato.

A transferência desses campos para a Perenco traz a perspectiva de retomada da produção pelo novo operador, configurando alternativa mais vantajosa para a Petrobras em comparação à opção de descomissionamento das instalações e devolução das concessões à ANP. Ao mesmo tempo, essa transação possibilita que a Petrobras direcione seus investimentos no segmento de E&P para ativos mais aderentes à estratégia da companhia, que envolve, entre outros fatores, a descarbonização crescente das operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2024

PETROBRAS APROVA INÍCIO DA REATIVAÇÃO DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES EM ARAUCÁRIA (PR)

Da Redação OFFSHORE 18/04/2024 - 18:29



A Diretoria Executiva da Petrobras aprovou na quarta-feira (17) as medidas iniciais para a revitalização e futura retomada das operações da fábrica de fertilizantes Araucária Nitrogenados S/A – ANSA, subsidiária integral da companhia. A planta, localizada no Paraná, está hibernada desde 2020.

Situada ao lado da Refinaria Presidente Getúlio Vargas - REPAR, a ANSA possui capacidade de produção de 720 mil toneladas/ano de ureia e 475 mil toneladas/ano de amônia, além de 450 mil m³/ano do Agente Redutor Líquido

Automotivo (ARLA 32).

Diante da revisão das diretrizes estratégicas da companhia aprovadas no ano passado, o investimento na produção de fertilizantes voltou a fazer parte do portfólio da Petrobras. Na primeira fase desta reentrada no setor, a estratégia tem sido reconfigurar e consolidar operações viáveis em ativos que já pertencem à companhia.

Em relação à ANSA, a diretoria executiva aprovou a negociação com ex-empregados, e junto ao Tribunal Superior do Trabalho (TST), dos termos da contratação; e o início dos trâmites para contratação de serviços de manutenção e materiais críticos relativos à retomada da planta industrial.

Tanto os acordos trabalhistas quanto a realização das licitações e contratações ficaram condicionados a uma nova deliberação da diretoria executiva, quando os procedimentos estiverem bem definidos.

Além disso, a diretoria da Petrobras recomendou que a ANSA realize trabalhos de campo, buscando a otimização do escopo da parada programada e avaliação da integridade dos equipamentos.

A partir da próxima semana, várias áreas técnicas e administrativas da Petrobras continuarão trabalhando em análises, consultas e recomendações internas com vistas a prover todas as condições para as próximas deliberações a respeito da retomada das operações da ANSA. A diretoria de Processos industriais também já iniciou os estudos para reativar a unidade de produção de ARLA 32 e o trading de fertilizantes nitrogenados, ureia pecuária e industrial, com vistas a voltar ao mercado e se antecipar ao início da produção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2024

PORTO DO ITAQUI SE PREPARA PARA RECEBER PERA FERROVIÁRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/04/2024 - 18:26



O Porto do Itaqui terá uma pera ferroviária, com ganho significativo nas operações de carga e descarga. Na quarta-feira (17), uma equipe técnica da Secretaria de Meio Ambiente (Sema) e representantes da VLI - Valor da Logística Integrada se reuniram no porto para conhecer a área destinada à obra. A implantação depende, dentre outros fatores, do licenciamento ambiental para áreas dentro e fora da poligonal.

A expansão ferroviária no Porto do Itaqui é vista como uma medida essencial para impulsionar as operações portuárias.

Luane Lemos, gerente de Meio Ambiente do Itaqui, enfatizou a importância do projeto, “que trará a oportunidade de mais cargas de outras localidades, o que certamente incrementará as nossas atividades”, disse. “É importante conhecer a área onde será construída e entender os estudos de impacto ambiental e a consultoria relacionada ao projeto”, destacou Hugo Rocha Silva, analista de mercado da Sema.

A visita proporcionou uma visão mais completa dos projetos ambientais em andamento, fornecendo informações essenciais para a obtenção da licença prévia necessária para a construção do empreendimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2024

LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS É PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/04/2024 - 18:24



Foi publicado na edição desta quinta-feira (18) do Diário Oficial da União (DOU) o aviso de licitação, no valor estimado de R\$ 27 milhões, para contratação de empresa especializada na execução dos serviços de dragagem marítima, de manutenção nas áreas do canal de acesso interno, bacia de evolução e berços de atracação do Porto de Ilhéus.

“O Porto de Ilhéus tem uma relação histórica com a cidade. Fizemos uma remodelação no edital anterior, incluindo a dragagem de manutenção, por exemplo, que é um elemento importantíssimo. Assumimos, pegamos toda a documentação e replanejamos. Tivemos que solicitar, inclusive, uma suplementação orçamentária, e para isso, contamos com o apoio do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Essas intervenções vão tornar o porto mais competitivo, é uma excelente notícia para Ilhéus e região, e para toda a Bahia”, afirmou o diretor presidente da Codeba, Antonio Gobbo.

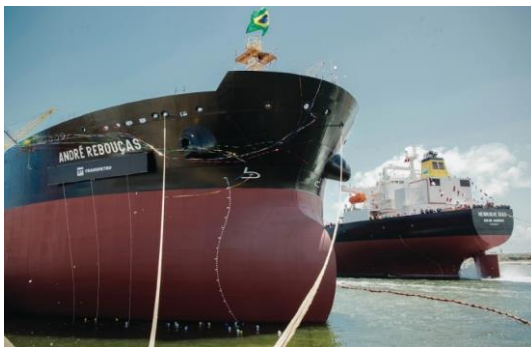
A abertura de propostas e a sessão de lances estão agendadas para 13 de maio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2024

TRANSPETRO ESPERA PUBLICAR EDITAL PARA CONSTRUÇÃO DE 4 NAVIOS EM MAIO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 18/04/2024 - 18:18



Arquivo/Divulgação

Presidente da empresa disse que estão em estudo outros 8 gaseiros e 4 navios padrão MR1. Bacci acredita que esses 12 projetos passarão para área de governança no segundo semestre e terão seus editais publicados em 2025

A Transpetro espera lançar, até o final de maio, o edital de licitação para a construção de quatro navios para a frota da empresa. O presidente da Transpetro, Sergio Bacci, disse, nesta quinta-feira (18), que os projetos constam no plano estratégico da Petrobras (2024-2028) e estão na fase final de aprovação junto à governança da holding.

Antes de liberar o edital, a empresa também aguarda a aprovação do projeto de depreciação acelerada que tramita no Senado. O PL 2/2024, aprovado em março na Câmara dos Deputados, funciona como um mecanismo que reduz a tributação das empresas.

Bacci contou que a Transpetro também mantém conversas sobre condições de financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) a respeito de questões relacionadas à Câmara de Comércio Exterior (Camex), as quais considera estarem bem encaminhadas.

“Conversamos com o MDIC na semana passada, achamos que, até meados de maio, tenhamos aprovadas essas medidas para podermos colocar edital na rua e garantir que esses navios sejam feitos em estaleiros brasileiros”, afirmou Bacci, durante evento promovido pelo IBP, no Rio de Janeiro.

Além dos quatro navios, estão em estudo outros oito gaseiros e quatro navios MR1. Bacci disse que, possivelmente, esses 12 projetos passarão para a área de governança no segundo semestre e terão os editais publicados em 2025. A Transpetro tem interesse de ampliar a frota própria com a incorporação de gaseiros e navios de transporte de produtos claros e escuros, de 7.000 a 48.000 TPB (toneladas de porte bruto), padrão de navios MR1 e MR2 que já operam atualmente para a companhia.

“Vamos retomar essa indústria de forma gradual, mas de forma assertiva para termos demanda permanente e indústria naval brasileira poder se perpetuar, como indústrias navais no mundo que só existem porque tem demanda perene e vamos trazer isso de volta para o Brasil”, afirmou Bacci.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2024

PETROBRAS PRETENDE LANÇAR EDITAL PARA 10 OSRVs ATÉ FINAL DO ANO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 18/04/2024 - 15:58



Arquivo/Divulgação

Empresa abriu processo para 12 PSVs e projeta outras 11 embarcações para transporte de suprimentos para atender a demanda a partir de 2030

A Petrobras tem intenção de publicar, até o final do ano, um edital para a contratação de mais 10 OSRVs (combate a derramamento de óleo), além dos 12 PSVs (transporte de suprimentos que haviam sido anunciados em março). O anúncio foi feito pelo presidente da companhia, Jean Paul Prates, nesta quinta-feira (18), durante o evento 'Fortalecimento da indústria naval nacional e o setor energético offshore', promovido pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), no Rio de Janeiro. A empresa também projeta outros 11 PSVs com contratação nos próximos anos para atender a uma demanda a partir de 2030. A empresa estima aproximadamente US\$ 2,5 bilhões em investimentos nessas embarcações de apoio marítimo, com geração de 28 mil empregos diretos.

Recentemente, a companhia autorizou processos de contratação de barcos de apoio, com objetivo de atender a demanda de curto prazo, para os anos de 2025 e 2026. A Petrobras estima que contratará cerca de 200 embarcações de apoio no período 2024-2028, tanto para a substituição de contratos vigentes, quanto para o incremento da frota.

Na ocasião, a empresa informou que haverá oportunidades de construção de até 38 novas embarcações, para atendimento de novas demandas e parte para renovar a frota com unidades mais modernas e mais sustentáveis, com propulsão híbrida e foco em novas soluções tecnológicas de eficiência e redução de emissões de gases do efeito estufa (GEE).

A Petrobras é a principal contratante de embarcações de apoio offshore em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), que fechou fevereiro com um total de 435 embarcações, segundo o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). De acordo com a publicação, 46% da frota nesse período era composta por PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 200 barcos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 18/04/2024