

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 049/2024
Data: 27/05/2024**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SERVIDORES REJEITAM PROPOSTA SALARIAL E NÃO DESCARTAM GREVE; PORTO DE SANTOS PODE SER AFETADO	4
NAVIO HISTÓRICO QUE VIAJOU PARA A ANTÁRTIDA SERÁ RESTAURADO PARA EXIBIÇÃO EM SANTOS	5
ANP APROVA TERMINAL DE GÁS NO PORTO DE SANTOS	6
GIGANTE DO SETOR DE ALIMENTOS FARÁ INVESTIMENTO BILIONÁRIO NO PORTO DE SANTOS	7
A AUSÊNCIA DE FOCO NAS OBRAS RODOVIÁRIAS DE SANTOS	9
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	10
AÉREAS E AEROPORTOS PROPÕEM 29 VOOS INTERNACIONAIS PARA O NE.....	10
ZPES AVANÇAM NO NE, ONDE JÁ FORAM CRIADAS 8 ÁREAS DE LIVRE COMÉRCIO.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	14
INÍCIO DAS OPERAÇÕES NA BASE AÉREA DE CANOAS VIABILIZA RETOMADA EM PORTO ALEGRE E REGIÃO METROPOLITANA	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
FIM DO PRAZO: MOTORISTAS DAS CATEGORIAS C, D E E TÊM ATÉ 30 DE MAIO PARA REALIZAREM O EXAME TOXICOLÓGICO .	15
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES RECEBE CONTRIBUIÇÕES DA SOCIEDADE SOBRE AÇÕES NECESSÁRIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTES NO PAÍS.....	16
PORTAL PORTO GENTE	17
REGIONALIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS JÁ!	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – POR UMA POLÍTICA ENERGÉTICA EQUILIBRADA	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
<i>Títulos verdes do Tesouro vão financiar saneamento e economia circular.....</i>	<i>19</i>
NACIONAL - ENERGIA VERDE PRODUZIDA TERÁ MERCADO INTERNO COMO PRIORIDADE, DIZ LULA.....	20
NACIONAL - ORDEM DE SERVIÇO PARA PREVENÇÃO DE ENCHENTES NO INTERIOR DE SP É ASSINADA	21
NACIONAL - OBRAS PARA DESAFOGAR TRÂNSITO NA REGIÃO DO AEROPORTO DE GUARULHOS SÃO ENTREGUES	21
NACIONAL - GOVERNO AUTORIZA IMPORTAÇÃO DE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE ARROZ.....	23
REGIÃO SUL - BASE AÉREA DE CANOAS COMEÇA A OPERAR VOOS COMERCIAIS	23
OPINIÃO – ESTRATÉGIA – ARTICULISTA - PONHA-SE NO SEU LUGAR!?! NÃO VAMOS CONSTRUIR JUNTOS O “NOSSO” LUGAR	24
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FERROVIA TRANSOCEÂNICA OU TRANSULAMERICANA?	26
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AMAZONAS: O MODERNO QUE NÃO AVANÇA.....	28
BAHIA ECONÔMICA - BA	29
PRESIDENTE DO TCU DESTACA ‘FRAGILIDADE’ NO CONTRATO DA VIABAHIA.....	29
HADDAD DIZ QUE DEBATE SOBRE TAXAÇÃO DE COMPRAS INTERNACIONAIS ESTÁ ‘POLARIZADO’	30
CONFIANÇA DO EMPRESARIADO BAIANO REGISTRA SEGUNDA QUEDA CONSECUTIVA.....	30
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	31
COMBUSTÍVEL DO FUTURO QUER INCENTIVAR NOVA INDÚSTRIA E PETROBRAS NÃO PRECISA DE MANDATO, DIZ MINISTRO...	31
BRASIL PRECISA DISCUTIR CONTRAPARTIDAS DE NOVAS ENERGIAS	32
POBREZA ENERGÉTICA PODE SE AGRAVAR SEM TRANSIÇÃO JUSTA, DIZ ROBERTO ÁRDENGHY	34
FALTA DE VONTADE POLÍTICA DIFICULTA INTEGRAÇÃO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO BRASIL, DIZ ANDRÉA VULCANIS	35
JORNAL O GLOBO – RJ.....	36
MAGDA CHAMBRIARD DIZ QUE PETROBRAS TEM DE SER RENTÁVEL E ATENDER AO INTERESSE DOS ACIONISTAS, MAS FRISOU CONTROLE ESTATAL.....	36
HADDAD DIZ QUE DEBATE SOBRE TAXAÇÃO DE COMPRAS INTERNACIONAIS ESTÁ ‘POLARIZADO’.....	39
‘O TEMPO VAI JOGAR A FAVOR DA AUTORIDADE MONETÁRIA E DO BC’, DIZ GALÍPOLO SOBRE COMPROMETIMENTO COM META DE INFLAÇÃO.....	40
SEM PERSPECTIVA DE 6G NO BRASIL, MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES DEFENDE FOCO EM NOVAS APLICAÇÕES DO 5G	41
‘ÀS VEZES NÃO VAI TER UNANIMIDADE, ESSE RUÍDO TEM DE DIMINUIR COM O TEMPO’, DIZ CAMPOS NETO	42
CHINA CRIA FUNDO DE R\$ 250 BILHÕES EM SUBSÍDIOS PARA A PRODUÇÃO NACIONAL DE CHIPS	42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	44
PREÇO DO OURO DISPARA PUXADO POR DÍVIDA DOS EUA, COMPRAS DO BC DA CHINA E INCERTEZAS GEOPOLÍTICAS.....	44
‘A INCERTEZA FISCAL É O CALCANHAR DE AQUILES DA ECONOMIA BRASILEIRA’, DIZ ECONOMISTA-CHEFE DO C6	47
BRASIL PODE LIDERAR SOLUÇÕES CLIMÁTICAS COM INVESTIMENTO POTENCIAL DE US\$ 3 TRI, DIZ ESTUDO	53



NUTRIBRAS ALIMENTOS INVESTE R\$ 500 MILHÕES PARA SER AUTOSSUFICIENTE EM MILHO	55
STELLANTIS INVESTIRÁ R\$ 3 BILHÕES EM FÁBRICA DA CITROËN NO RIO DE JANEIRO ATÉ 2030.....	56
VALOR ECONÔMICO (SP).....	57
COMO PENSA MAGDA CHAMBRIARD, NOVA PRESIDENTE DA PETROBRAS.....	57
44 MIL FAMÍLIAS JÁ PODEM CONFIRMAR CADASTRO PARA RECEBER AUXÍLIO RECONSTRUÇÃO, SEGUNDO PIMENTA.....	59
IMPACTO NO SISTEMA DE TRANSPORTE DO PAÍS ENTRA NA MIRA DE MINISTÉRIO	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	61
CCA-IMO VÊ OPORTUNIDADES PARA ESTALEIROS NACIONAIS COM RECICLAGEM	61
NAVEGAÇÃO BRASILEIRA DEMANDARÁ 4 MIL NOVOS OFICIAIS ATÉ 2030, PROJETA ESTUDO.....	63
PORTO DO ITAQUI AVANÇA NA IMPLANTAÇÃO DO PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO	65
DATAGRO GRÃOS REDUZ ESTIMATIVA DA SAFRA 2023/24 DE SOJA DO BRASIL PARA 147,5 MILHÕES DE TONELADAS.....	66
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTOU 1,07 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL.....	67
PORTO DO ITAQUI BATE REALIZA 11 MANOBRAS DE NAVIOS EM DUAS HORAS, RECORDE LOCAL	67
REGULAMENTO NACIONAL REPRESENTA SEGURANÇA JURÍDICA PARA RECICLAGEM, DIZ ESPECIALISTA	68
CMA CGM ALERTA CLIENTES SOBRE DEMORA NA DEVOLUÇÃO DE VAZIOS EM SC.....	69
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	70
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	70



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SERVIDORES REJEITAM PROPOSTA SALARIAL E NÃO DESCARTAM GREVE; PORTO DE SANTOS PODE SER AFETADO

Uma possível paralisação teria impactos na liberação de cargas e navios

Por: Bárbara Farias



No último dia 17, Sinagências promoveu ato público em frente à Alfândega da Receita Federal, em Santos Foto: Divulgação

Uma greve dos servidores públicos federais das agências reguladoras, muitas delas em atuação no Porto de Santos, não está descartada. Isso porque as lideranças sindicais rejeitaram a proposta do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI), apresentada na última quinta-feira, de reajuste salarial escalonado de 9% em 2025 e de 3,5% em 2026. Os números serão levados para que a categoria decida o que fazer,

em assembleia na próxima quarta-feira.

Uma possível paralisação poderá impactar diretamente na realização de inspeções sanitárias de cargas e navios nos portos brasileiros. Isso porque, entre as 11 agências, está a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Além disso, funcionários do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) também são representados pelo Sindicato Nacional dos Servidores das Agências Nacionais de Regulação (Sinagências)

O Governo Federal propõe ainda a reestruturação de carreiras aos servidores de níveis superior e intermediário, com a ampliação de três classes para quatro e de 13 padrões para 20.

Em vídeo publicado em rede social, gravado logo após o término da reunião com representantes do MGI, o presidente do Sinagências, Fábio Rosa, se mostrou contrariado. “Não dá para ser essa proposta, o que nos alerta de que temos que intensificar a mobilização”.

O líder sindical é enfático. “Que a gente consiga, também, dar uma resposta mais contundente ao Governo Federal e mostrar que essa categoria está se mobilizando no País inteiro. Essa proposta não tem a menor condição de ser aceita por nós”, finalizou.

Defasagem

Em entrevista para A Tribuna, Fábio disse que os salários dos servidores estão defasados desde 2015 e detalhou as reivindicações.

“Nós passamos por um congelamento salarial enquanto a inflação continuou avançando. O último acordo com o Governo Federal foi feito em 2015. Nós recebemos parcela em 2016 e em 2017. No ano passado, houve um reajuste linear para todas as categorias, mas nós reivindicamos o acumulado desse período”.

A categoria também quer abertura de concurso público. “De 2016 para cá, nós perdemos um servidor de agência por dia útil. Nesse período, a economia cresceu e a necessidade de ter fiscais da Anvisa nos portos para fiscalizar as importações e a circulação de mercadorias aumentou muito. Os que temos estão sobrecarregados”.

A mobilização começou no dia 8 de maio e integra a Operação Valoriza Regulação, aprovada pela categoria em assembleia nacional. No último dia 17, o Sinagências promoveu ato público em frente à

Alfândega da Receita Federal, no Porto de Santos. Entre os trabalhadores, também estão os da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Resposta do governo

Procurado pela Reportagem, o MGI confirmou a proposta apresentada e informou que, durante a reunião, o Governo Federal lembrou que o Sinagências é signatário do termo de compromisso firmado no âmbito da mesa nacional de negociação permanente, no dia 10 de abril, na qual se compromete com esforços para tentar todas as possibilidades de acordo no processo negocial, até a conclusão.

O ministério informou ainda que outra reunião será agendada após recebimento da resposta oficial da categoria em relação à proposta apresentada.

Quanto ao concurso público reivindicado pela liderança da categoria, disse que “o sindicato vai formalizar pedido de quantitativo ao MGI”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/05/2024

NAVIO HISTÓRICO QUE VIAJOU PARA A ANTÁRTIDA SERÁ RESTAURADO PARA EXIBIÇÃO EM SANTOS

Projeto prevê abertura para que a embarcação seja visitada no Parque Valongo

Por: Ted Sartori

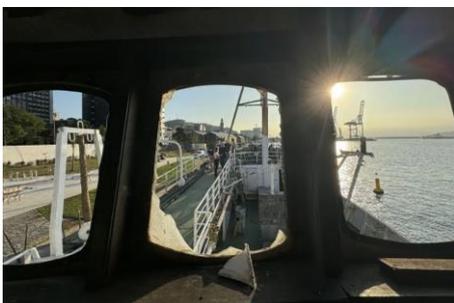


Instituto do Mar procura patrocinadores para reforma completa da parte interna, incluindo marcenaria e elétrica. Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Antes fadado ao desmonte e retirado do Porto de Santos, o navio oceanográfico Professor W. Besnard está renascendo aos poucos. A ideia é que a embarcação, que participou da primeira viagem brasileira à Antártida, fique integrada ao Parque Valongo, onde está atracada. Para isso, o navio passa por uma espécie de “banho de loja inicial”, desde fevereiro, para que possa ser observado pela população, ainda sem visitação, a partir de 12 de julho, data de início da Festa Inverno 2024, primeiro evento a ser realizado no local.

“É um trabalho de zeladoria e manutenção, que vai permanecer. Por enquanto, ele será recuperado externamente para essa apresentação na inauguração do Parque Valongo. Ele estará com bandeiras e todo iluminado. Depois, o trabalho será mais profundo. Só vai ser aberto ao público quando tivermos o restauro e total segurança”, afirma Fernando Liberalli De Simone, presidente do Instituto do Mar, atual proprietário do navio.

Em 2016, a Prefeitura de Ilhabela (SP) recebeu a embarcação do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP), dono desde 1967. Em julho de 2023 a Justiça determinou que a Administração da cidade do Litoral Norte desmontasse o navio por oferecer risco ambiental e não ter condições de navegabilidade. Mas uma audiência conciliatória e com a anuência do Ministério Público de São Paulo (MPSP), realizada em novembro do ano passado, suspendeu as obrigações impostas à Administração da cidade do Litoral Norte, já que o navio ficou com o Instituto do Mar.



Em 2016, a Prefeitura de Ilhabela (SP) recebeu a embarcação do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP), dono desde 1967. Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Diretor de operações da empresa Petrocenter Naval, de São Paulo, João Carlos de Souza é uma das três pessoas que estão colocando a mão na massa, voluntariamente, com previsão de que o trabalho dure um ano. “Estamos fazendo o trabalho de 15”, calcula. Ele explicou que a restauração está dividida em três

fases.

“Nesta primeira, lavamos o navio todo com detergente neutro e o líquido do limão, com baldes de água. Não jateamos com máquina para que a tinta original se conservasse, o que durou uns 60 dias. Aí viemos com a pintura, que vai ser geral, principalmente fora. Antes, ele estava com uma ‘roupa’ esquisita, vestido de verde de musgo e limo, depois de hibernar por oito anos. Quem acompanha, nota a diferença. Vejo este navio como um cartão-postal”, detalha.

Recursos

O trabalho profundo, citado por Liberalli, vem nas duas etapas seguintes, previstas para durar pelo menos um ano, desde que haja aporte financeiro. “Estamos aguardando patrocinadores que vão se beneficiar da renúncia fiscal, porque o Instituto do Mar é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (Oscip). As empresas que nos ajudarem poderão abater do Imposto de Renda até 2% do lucro operacional e a gente utiliza isso para o restauro do navio”, explica.

A segunda fase envolve marcenaria e elétrica para implantar uma espécie de museu sobre a história da embarcação, englobando as expedições que ocorreram durante os primeiros 23 anos que ela navegou sem interrupções. A visita pública seria feita com direito, por exemplo, à sala de cinema e loja de lembranças, como miniaturas do próprio navio.

“O material informativo e de documentação será fornecido pelo Instituto Oceanográfico. Também queremos oferecer às crianças aulas de preservação dos oceanos, que vamos estruturar dentro do navio”, completa o presidente do Instituto do Mar.



Criador do Museu do Porto, o engenheiro Antônio Carlos da Mata Barreto trabalhou por 50 anos na Autoridade Portuária de Santos (APS) e não esconde a empolgação, agora como voluntário no projeto. “Já temos a garantia de que o navio não será desmontado, mas temos que fazer, de qualquer forma, que essa garantia prevaleça”, afirma.

A segunda fase envolve marcenaria e elétrica para implantar uma espécie de museu sobre a história da embarcação. Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A empresa interessada em ajudar pode entrar em contato pelo site imar.org.br, pelas redes sociais do Instituto do Mar (Facebook, Instagram e X) ou diretamente com Fernando Liberalli pelo e-mail imar@imar.org.br. “Qualquer valor é bem-vindo. Esse navio passou por muita coisa. Não podemos jogar a história fora”, lembra.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/05/2024

ANP APROVA TERMINAL DE GÁS NO PORTO DE SANTOS

Pré-operação foi autorizada nesta sexta-feira (24); empresa já atua desde abril

Por: ATribuna.com.br



Navio Höegh Giant chegou em fevereiro no Porto de Santos Foto: Alexander Ferraz/AT

A diretoria colegiada da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou nesta sexta-feira (24), por unanimidade, a pré-operação do Terminal de Regaseificação de Gás Natural Liquefeito de São Paulo (TRSP) no Porto de Santos. Foi uma autorização com ressalvas.

A área de operação do TRSP fica próximo à Alemoa, fora do chamado Porto Organizado. A unidade pertence à Compass, do grupo Cosan.

O terminal tem uma capacidade de regaseificação nominal licenciada de 14 milhões de metros cúbicos (m³) por dia, armazenamento de 150 mil m³ e um investimento aproximado de R\$ 670 milhões.

Ressalva

Segundo a ANP, o projeto está “umbilicalmente ligado ao gasoduto Subida da Serra”, cuja polêmica decisão sobre a natureza da operação - se de transporte ou transmissão - ainda tramita na agência. Por esse motivo, o GNL produzido no TRSP não poderá utilizar o gasoduto Subida da Serra até que a decisão sobre a vocação do gasoduto seja tomada.

“Há dois projetos interconectados umbilicalmente, o terminal TRSP e o gasoduto Subida da Serra, e minha recomendação é ressaltar que esta decisão não está necessariamente indicando o que decorrerá do resultado do processo de Subida da Serra”, disse a diretora Symone Araújo, ao votar acompanhando a relatora, diretora Patrícia Baran.

A empresa

Procurada pela Reportagem, a Compass se manifestou por meio da empresa Edge, que faz a gestão do TRSP. Em nota, a Edge ressalta que a autorização da ANP “corroborar que o terminal de GNL acompanha os padrões globais de engenharia, operação e segurança e cumpre todos os requisitos técnicos exigidos pelas normas vigentes para exercer suas atividades”.

Ainda segundo comunicado da Edge, o TRSP é um importante investimento na infraestrutura nacional, com recursos totalmente privados, e aporte de aproximadamente R\$ 1 bilhão.

“É estratégico para a segurança energética da Baixada Santista, do estado de São Paulo e do Brasil, promovendo uma transição segura e eficiente para uma matriz energética mais sustentável”.

A empresa acrescenta que esse primeiro terminal de GNL no Estado contribui também para a abertura do mercado brasileiro de gás, sendo uma alternativa de diversificação de suprimento que conecta a região Sudeste, a mais industrializada do país, à oferta mundial de gás natural.

“O TRSP opera desde o início de abril com todas as licenças e autorizações exigidas pela legislação vigente”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/05/2024*

GIGANTE DO SETOR DE ALIMENTOS FARÁ INVESTIMENTO BILIONÁRIO NO PORTO DE SANTOS

Empresa planeja iniciar operações no terminal em 2025

Por: Bárbara Farias



Obras da primeira fase do novo terminal da Cofco International, na Margem Direita do Porto de Santos, avançam de forma acelerada Foto: Alexander Ferraz/AT

As obras da primeira fase do novo terminal da Cofco International, na Margem Direita do Porto de Santos, avançam de forma acelerada. Assim, a empresa pretende iniciar as operações no local em 2025, expandindo gradativamente até atingir a capacidade total em 2026.

A gigante chinesa de alimentos arrendou o STS11, entre os armazéns 12A e 15, no Paquetá, em 2022. A meta é de operar 14,3 milhões de toneladas de grãos sólidos vegetais, entre exportação e importação.



A Cofco adquiriu a concessão do terminal por 25 anos, com possibilidade de sucessivas prorrogações até o limite máximo de 70 anos. Em contrapartida, a empresa teria que investir R\$ 764,8 milhões nas instalações. Contudo, injetará mais do que o dobro desse valor: R\$ 1,5 bilhão.

A Cofco deu início às obras do novo terminal em 8 de agosto do ano passado. São duas etapas de trabalhos. “A primeira fase consiste na demolição da Bracell, Rishis, Rodrimar e Cereal Sul, envolvendo praticamente 90% da construção das instalações do STS11. Já na fase dois, será realizada a demolição do T12A e a construção das conexões dos equipamentos com a fase um, diz a empresa, em nota”.

Na primeira etapa, a companhia disponibilizará aproximadamente 62 mil metros quadrados (m²). No terceiro ano do arrendamento será agregada a nova área, resultando em um total de 98 mil m².

Os investimentos contemplam obras em dois berços de atracação — incluindo reforço de cais, dragagem de aprofundamento e aquisição de dois shiploaders (carregadores de navios) - demolição e construção de novos silos e armazéns, infraestrutura ferroviária e recuperação de prédio histórico (escritório do tráfego) no local. A empresa não divulga os investimentos de cada obra separadamente.

Ampliação

Para se ter uma ideia do tamanho da expansão dos negócios da Cofco no complexo portuário santista, atualmente a companhia opera 4,5 milhões de toneladas/ano que saltarão para 14,3 milhões de toneladas/ano em 2026, “transformando o STS11 no principal terminal de Santos e o único a concentrar todas as operações de cargas da Cofco International”, informou a empresa, acrescentando que “a capacidade estática de armazenamento do terminal será de 490 mil toneladas”. Serão gerados 480 empregos diretos com as obras.

A Cofco apontou que apoiará os planos de aumentar as exportações do País, ampliando a capacidade para 14 milhões de toneladas e investindo na modernização e expansão das instalações do terminal. “O investimento proporcionará ainda mais opções aos agricultores e criar oportunidades para a Cofco cooperar com parceiros da indústria local e empresas de logística”.

Presença no Brasil

A Cofco possui sedes em nove estados brasileiros e em regiões estratégicas no Centro-Oeste e Sudeste para atender o Brasil e a América Latina no fornecimento de grãos, oleaginosas, algodão, açúcar e café. A companhia possui cerca de 70 operações e dois escritórios em Santos para os negócios de algodão e café.

Pátio melhora logística

O contrato de arrendamento da Cofco com o Porto de Santos prevê algumas contrapartidas. Além do repasse de R\$ 15 milhões para obras do Parque Valongo, está prevista a construção de um pátio ferroviário na área dos armazéns 7 ao 9.

Quanto ao pátio ferroviário, a Cofco informou que as obras já iniciaram e os trabalhos estão em fase de construção, com término está previsto para até o segundo semestre de 2025.

“O pátio será composto por quatro linhas principais para descarga ferroviária Cofco, com alimentação de três moegas ferroviárias (local onde são armazenados os grãos) com capacidade de 1,5 mil toneladas/hora. A previsão é receber três composições de até 120 vagões”.

Transportes

A companhia movimentará carga pelos modais ferroviário e rodoviário. “Anualmente, serão carregados mais de 200 navios, descarregados mais de 110 mil caminhões, o equivalente a mais de 2.250 km com todos os caminhões seguidos, e mais de 85 mil vagões por ano, somando 1.450 km de vagões enfileirados”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/05/2024

A AUSÊNCIA DE FOCO NAS OBRAS RODOVIÁRIAS DE SANTOS

É fundamental a construção de dois viadutos: acesso da Anchieta ao Saboó e interligando o Distrito à Rodovia Anchieta

Por: Murillo Barbosa



Foto: Luigi Bongiovanni/Arquivo/AT

Assim como as cirurgias cardíacas, as obras rodoviárias variam amplamente em termos de complexidade e impacto. Em ambos os casos, há uma gama de intervenções possíveis, que vão desde procedimentos simples até operações de grande porte. Procedimentos que, na maioria dos casos, devem ser realizados conjuntamente, de forma a evitar colapsos.

Nesse contexto, a escolha correta das intervenções para solucionar o problema assume um papel central. De nada adianta indicar exercícios físicos para um paciente que já precisa de um transplante. De maneira semelhante, no contexto das obras rodoviárias, é essencial que as intervenções sejam planejadas e executadas com base em uma análise dos problemas reais e das necessidades específicas.

Quando se trata das obras rodoviárias em Santos, a falta de foco e planejamento tem sido um problema constante. Durante o 2o Encontro Porto e Mar, realizado em Brasília pelo Grupo Tribuna em setembro de 2023, os gargalos de acessos aos terminais foram citados pela maioria dos dez debatedores que compunham o painel sobre o Novo PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) como o principal problema relacionado à infraestrutura.

Um exemplo claro da deficiência no elencar das prioridades ocorreu em 2002, quando foi inaugurada a pista descendente da Rodovia dos Imigrantes. Construída dentro de uma visão sustentável e moderna, o projeto da rodovia esqueceu de avaliar a adequação ao principal objetivo da rodovia na região: o transporte de carga. Dessa forma, a obra veio com a limitação para tráfego de veículos pesados, não resolvendo o problema do acesso das 60 milhões de toneladas que precisavam chegar aos terminais na época.

Vinte e um anos depois, com 80 milhões de toneladas adicionadas à movimentação de carga, o problema da falta de foco permanece. Neste interim, foram construídas as perimetrais e o rodoanel, ainda inacabados, que são obras de grande porte, além de duas alças ligando a Anchieta à Zona Noroeste. Os procedimentos essenciais são, de fato, a 3a pista, agora contemplando caminhões, e o túnel Santos-Guarujá.

No entanto, mais obras desse porte não funcionarão em plenitude, caso o acesso ao Porto e retroporto na Margem Direita continue ocorrendo unicamente através do viaduto do Alemoa, que absorve hoje 60% do volume de todo o Porto de Santos na Margem Direita. Com os outros 40% concentrados na Rodovia Cônego Domênico Rangoni e na Rua do Adubo, ambas também saturadas.

É fundamental a priorização da construção de dois viadutos: o de acesso da Anchieta ao Saboó e outro interligando o Distrito Industrial e Portuário da Alemoa à Rodovia Anchieta. Ambos com projetos já desenvolvidos, com orçamento estimado em R\$ 350 milhões, além da troca do piso de asfalto por concreto no entorno do atual viaduto do Alemoa e o novo projeto semaforizado, com valores recentemente aportados pelo Governo do Estado na ordem de R\$ 13,5 milhões.

As obras de acessos às margens Direita e Esquerda, já contempladas no PDZ de Santos, são vitais para o desenvolvimento dos terminais e para a redução dos gargalos dos Municípios. São os stents que devem ser colocados para evitar que o coração, com suas artérias entupidas, enfarte antes do tempo. Nos dias de hoje, também chamam de acupuntura urbana mas, de fato, de nada adiantam

obras magnânimas ou operações tapa-buracos se o foco em acessos nas cidades de Santos e Guarujá não for imediatamente solucionado.

(*) colaboraram João Maria Menano e Bárbara Rosa

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/05/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

AÉREAS E AEROPORTOS PROPÕEM 29 VOOS INTERNACIONAIS PARA O NE

Iniciativa inédita no Brasil, Programa de Aceleração do Turismo Internacional visa ampliar o número de assentos e voos internacionais com destino ao país

Da Redação ME



Primeira edição do programa receberá R\$ 3,3 milhões de investimentos públicos que contribuirão ao lançamento de mais de 80 mil novos assentos em voos internacionais com destino ao Brasil na temporada de verão. Foto: Aeroporto de Guarulhos/Divulgação

Companhias aéreas e aeroportos do Nordeste apresentaram 29 propostas para criação de novos voos ou aumento da frequência das rotas já existentes que ligam a região a outros países. O número faz parte da edição piloto do Programa de Aceleração do Turismo Internacional (Pati), que recebeu, ao todo, 123 sugestões de implantação de novos voos internacionais para o período de 27 de outubro de 2024 a 29 de março de 2025. O Sudeste liderou com 50 propostas, seguido do Sul, com 30. Atrás do Nordeste ficaram as regiões Centro-Oeste (4) e Norte (1).

Foram habilitadas 64 propostas que seguem em análise. A publicação do resultado final da primeira rodada acontecerá em 3 de junho, junto da abertura da segunda rodada de inscrições, que vai até 25 de junho e terá seus resultados publicados em 9 de julho. A primeira execução de recursos está marcada para 20 de setembro. Aéreas e terminais tiveram entre 20 de março e 17 de maio para submeter seus projetos.

A Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur) vai disponibilizar para o programa R\$ 3,3 milhões para essa iniciativa inédita no Brasil e que prevê parcerias público-privadas com companhias aéreas e aeroportos. Os investimentos públicos contribuirão para o lançamento de mais de 80 mil novos assentos com destino ao Brasil na temporada de verão.



Dentre as propostas apresentadas, 23 propõem conectar cidades brasileiras sem nenhuma rota direta internacional. Dentre os 21 critérios do edital, as contrapartidas oferecidas nos planos de promoção foram determinantes para as maiores pontuações. Ao todo, as companhias aéreas enviaram 76 propostas, 64% do total, aeroportos enviaram 41 e a Embratur recebeu outras seis sem identificação.

Serão privilegiadas as propostas de criação de rotas que decolem de aeroportos que não têm voos internacionais diretos para o Brasil ou de países que não têm voo direto para o aeroporto brasileiro. Arte: ME



Os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) são oriundos de parceria da Embratur com o Ministério do Turismo e o Ministério de Portos e Aeroportos. A iniciativa se inspirou em políticas de fomento executadas por países como Reino Unido, Espanha, Irlanda e Suécia. O presidente da Embratur, Marcelo Freixo, comemorou o bom resultado do projeto piloto.

“Esse primeiro edital foi um projeto piloto, para testar a aderência do mercado à nova ferramenta da Embratur. O resultado foi dentro das expectativas, com grande adesão das companhias aéreas e aeroportos, o que demonstra ser uma ferramenta eficaz para ampliar nossa conectividade aérea. Agora, nossa missão é trabalhar para dar maior volume de investimento e protagonismo ao Pati”, destaca Marcelo Freixo.

O ministro do Turismo, Celso Sabino, também destacou a alta adesão do setor. “Os resultados que alcançamos nesse edital demonstram como há interesse do mercado em estar presente nos mais variados atrativos turísticos brasileiros. Temos potencial para expandir nossas rotas turísticas, impulsionando os destinos e trazendo geração de emprego e renda para a população por meio do turismo”, pontuou Sabino.

Já o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, reforçou que a atual infraestrutura do país é compatível com a ampliação de chegadas internacionais. “Isto mostra que as companhias aéreas internacionais sabem do potencial não só turístico, mas econômico e cultural do nosso país. Quanto mais turistas chegam no país, mais empregos e renda são gerados. Nossos aeroportos estão prontos, com investimentos feitos em infraestrutura, modernização e ampliação, aguardando novos turistas.”

Publicado em 20 de março, o edital público do Pati convidou as companhias aéreas e aeroportos (em parceria com as companhias) a lançarem novos voos internacionais com destino ao Brasil, e apresentarem propostas de investimento em promoção destes novos voos, com ações como campanhas publicitárias no país de origem e realização de viagens promocionais com jornalistas, influenciadores digitais e operadores de turismo estrangeiros no destino, dentre outras possibilidades.

A contrapartida da Embratur é financeira: com recursos do FNAC, a agência vai custear parte das ações de promoção destas novas rotas aéreas. Serão R\$ 40 por cada assento em novo voo que pouse no Brasil durante o período de 27 de outubro de 2024 a 29 de março de 2025. O edital prevê pontuações crescentes às propostas que projetem o investimento privado maior que o público.

Indução de novos voos internacionais

Para pleitear o recurso, as companhias aéreas que se inscreveram tiveram de garantir um crescimento da malha aérea, em comparação à da temporada 2023/2024. Os recursos estarão vinculados somente aos novos assentos.

O edital também estabelece critérios que privilegiam voos que decolem de países considerados “mercados estratégicos”, porque já emitem uma grande quantidade de turistas para o Brasil ou porque são grandes emissores internacionais, ainda que não possuam atualmente grande relevância para o turismo do país.

É o caso, por exemplo, da Alemanha e da China, segundo e terceiro maiores emissores de turistas no mundo, mas que ocupam apenas a oitava e a vigésima posição entre os que mais visitam o Brasil, respectivamente.

Em 2023, mais de 60% dos turistas alemães que visitaram o Brasil vieram em voos com conexão em outros países da Europa, o que evidencia a baixa conectividade com este país. Já os voos da China para o Brasil retomarão apenas em maio deste ano.

Como forma de induzir a ampliação da conectividade entre a maior quantidade de países, com voos diretos para diferentes destinos no Brasil, também serão privilegiadas para participar do Pati as

propostas de criação de rotas que decolem de aeroportos que não têm voo direto para o Brasil, ou de países que não têm voo direto para o aeroporto brasileiro.

A frequência semanal maior do voo também é premiada com maior pontuação, assim como a conveniência do horário de chegada e partida, com preferência para o intervalo entre 9h e 18h, mais atrativo para os turistas que chegam ao país.

Por fim, serão melhor ranqueadas as propostas que usarem aeronaves mais modernas, que emitem menos carbono na atmosfera, e as empresas que assumiram acordos para o alcance dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU, com políticas de sustentabilidade e meio ambiente, combate ao tráfico de pessoas, atendimento à mulher, inclusão social e diversidade.

* Com informações da Embratur
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 27/05/2024

ZPES AVANÇAM NO NE, ONDE JÁ FORAM CRIADAS 8 ÁREAS DE LIVRE COMÉRCIO

As ZPEs têm um atraso histórico, de 36 anos. A única região do país que tem áreas de livre comércio desse tipo em operação é o NE, com zonas de processamento de exportações funcionando no CE e PI. A região ganha mais uma estrutura do gênero, no MA

Por Fernando Ítalo



ZPEs: Ceará fez história com a 1ª zona de processamento do país a entrar em operação, em 2013/Foto: ZPE Ceará

Criadas em 1988 para serem áreas industriais alfandegadas voltadas para o comércio exterior, as Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) só agora, 36 anos depois, avançam e o Nordeste é o responsável por tirar a iniciativa do papel. O mais novo estado nordestino a ter uma ZPE autorizada a operar é o Maranhão.

Com isso, o número de estruturas desse tipo criadas na região chega a oito, considerando as do Ceará – pioneira no Brasil – Piauí, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba, Sergipe, Bahia.

As ZPEs cearense e piauiense são as únicas em operação no país. Ao todo, o Brasil tem 12 ZPEs criadas e autorizadas a funcionar.

O sinal verde para a zona de processamento de exportação maranhense foi dado na quarta-feira passada (22) pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE).

O colegiado é coordenado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e tem representantes da Casa Civil e das pastas da Fazenda, Integração e do Desenvolvimento Regional, Meio Ambiente e Mudança do Clima, Planejamento e Orçamento, Portos e Aeroportos e Transportes.



Nessa reunião, também foi aprovada a instalação de quatro novas empresas na ZPE de Parnaíba (PI). No Sudeste, o CZPE deu aval para o primeiro projeto industrial que será implantado na ZPE de Aracruz (ES).

ZPEs: no governo do Maranhão, o secretário José Reinaldo Tavares comemora a autorização para operação da free trade zone/Foto: Secom-MA

ZPEs: onde vai funcionar a zona de processamento do MA?



A ZPE do Maranhão vai funcionar em Bacabeira, na Região Metropolitana de São Luís. O potencial de investimentos mapeado, até o momento, pelo MDIC chega a R\$ 15 bilhões. A expectativa é de criação de 30 mil empregos, entre diretos e indiretos.

O empreendimento âncora da área de livre comércio já está definido. Será uma minirefinaria, com capacidade de 20 mil barris/dia de petróleo por dia, com possibilidade de ampliação para 50 mil barris diários em cinco anos.

Também está prevista a instalação de empreendimentos ligados à transição energética, especialmente na cadeia do hidrogênio verde.

A estimativa é de que sejam implantadas tanto fábricas de H2V, quanto de equipamentos para o setor, especialmente o mais importante deles: os eletrolisadores para a quebra das moléculas da água em hidrogênio e oxigênio. Os futuros fabricantes não foram divulgados.

ZPEs: governo comemora conquista de área de livre comércio

O projeto da ZPE Bacabeira é do governo maranhense e teve apoio da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI).

O secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, José Reinaldo Tavares, comemora a autorização de Brasília para ativação. “Foi um sonho que se tornou realidade”, afirma.

Já o superintendente de Planejamento da pasta, Pedro Rocha Neto, destaca que “com toda a estrutura rodoviária, ferroviária e marítima que o Maranhão já dispõe, as coisas vão começar agora a trilhar um caminho bem mais fácil, bem mais rápido e importante para a economia do estado”.

Por sua vez, o secretário-executivo do MDIC, Márcio Elias Rosa, ressalta a importância das ZPE para fortalecer a exportação de produtos brasileiros.

“O regime das Zonas de Processamento de Exportação é um importante instrumento para promoção da industrialização do país, com foco em produtos e serviços brasileiros com atratividade internacional”, defende.

Pioneirismo nas ZPEs é do Ceará

A ZPE Ceará, que funciona no Porto do Pecém, foi criada em setembro de 2010 e começou a funcionar em agosto de 2013. Nesses 11 anos, a área de livre comércio movimentou 85 milhões de toneladas. Atualmente, a maior empresa instalada na zona de processamento é a ArcelorMittal, maior exportador do mercado cearense.

A expectativa é de que a free trade zone dê um novo salto com a implantação do Hub do H2V do Pecém.

Idealizado em fevereiro de 2021 pelo governo do Ceará, o Hub de H2V é uma parceria com o Complexo do Pecém, Fiec e a Universidade Federal do Ceará (UFC).

O projeto prevê a criação, na ZPE Ceará, de uma plataforma voltada para a produção e distribuição de hidrogênio verde, em escala global.

Atualmente, o número de empresas interessadas em ter operações no cluster se aproxima de 40, com sinalização de investimentos da ordem de US\$ 30 bilhões de dólares (R\$ 145,7 bilhões de reais).

A primeira etapa do hub acaba de ter o alfandegamento concluído pela Receita Federal.

Piauí constrói porto para viabilizar ZPE

No Piauí, a ZPE de Parnaíba funciona desde 2022 e acabou estimulando a construção do primeiro porto no estado, que era o único na costa brasileira que não possuía um atracadouro marítimo.

Localizado no município de Luís Correia, o Porto Piauí teve a primeira etapa entregue em dezembro passado e será fundamental para viabilizar a zona de processamento de exportações.

Isso porque a ZPE tem previsão de abrigar a maior usina de hidrogênio verde do mundo, com investimentos de US\$ 100 milhões da croata Green Energy Park. O projeto prevê a exportação do combustível para a União Europeia.

ZPE de Pernambuco, atrasada, começa a operar em 2025

A empresa Cone, detentora da concessão para a ZPE de Pernambuco, planeja a entrada em operação da zona de processamento entre o final de 2025 e o início de 2026, segundo o diretor de Negócios da companhia, Fernando Perez.

Atualmente, a Cone está negociando com fabricantes de equipamentos para energias renováveis interessados em se instalar na futura área de livre comércio.

A Cone tem a concessão da ZPE em Pernambuco desde 2010. Segundo a companhia, o principal motivo do atraso na entrada em operação foi a antiga limitação legal dessas estruturas.

A legislação determinava que as empresas instaladas eram obrigadas a destinar, no mínimo, 80% da produção, para o mercado externo. A regra só foi flexibilizada em 2022.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 27/05/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

INÍCIO DAS OPERAÇÕES NA BASE AÉREA DE CANOAS VIABILIZA RETOMADA EM PORTO ALEGRE E REGIÃO METROPOLITANA

Aeródromo militar receberá 35 voos semanais operados pelas principais aéreas brasileiras



Primeiro voo comercial pousou na manhã desta segunda-feira na Base Aérea de Canoas - Foto: Divulgação/Latam

Indicado como umas das principais rotas para atender os passageiros que precisam chegar ou deixar o Rio Grande do Sul, a Base Aérea de Canoas, localizado a cerca de 60 quilômetros de Porto Alegre, iniciou nesta segunda-feira (27) a operação de voos comerciais. A primeira aeronave, levando 173 viajantes, aterrizou no aeródromo militar por volta de 7h55 da manhã. Até o final deste mês estão previstos 20 pousos e decolagens na Base Aérea. Os voos

são provenientes dos aeroportos de Congonhas e Guarulhos, ambos localizados em São Paulo.

A Base Aérea de Canoas é um dos 9 aeródromos escolhidos pelo Governo Federal para receber parte dos voos que eram operados no Aeroporto Internacional Salgado Filho, na capital gaúcha, fechado no início deste mês em decorrência das enchentes que afetaram centenas de municípios do Estado. De acordo com a malha área emergencial criada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o aeródromo deve receber até 35 voos semanais, valor equivalente à 5 voos diários.

Mais do que roupas na bagagem, cada passageiro carrega consigo o sentimento e a missão de poder voltar ao Estado depois da tragédia climática. Na sala de embarque prestes a voar para Canoas, Silva Coimbra conta emocionada a sensação de poder rever os familiares. “Eu estou muito feliz de voltar ao Rio Grande do Sul e ver a minha mãe, que era para eu ter passado o dia das mães com ela, mas por conta de toda essa tragédia que aconteceu no Estado, não foi possível. É muito

importante essa viabilidade pelo aeroporto de Canoas porque muitas pessoas não tinham como ir. A gente agradece os esforços de todos por ter viabilizado essa conexão com nossos parentes lá do Sul, que neste momento estão precisando tanto da gente”, ponderou.

O trabalho colaborativo realizado pelo Governo Federal, empresas aéreas e agentes do setor aeroviário iniciado no início deste mês possibilitou que a Base Aérea de Canoas, utilizado para operações militar, pudesse receber voos com passageiros. Durante o período que receber aeronaves comerciais, o espaço será administrado pela Fraport, concessionária do aeroporto Salgado Filho.

Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos, comemorou o início dos voos na Base Aérea. “Acabou de pousar o primeiro voo da história no aeródromo de Canoas, que é nossa base aérea militar. Agora, a gente espera que possa ter cada vez mais voos comerciais chegando na cidade. Enquanto as operações no aeroporto de Porto Alegre estiveram interrompidas, vamos ampliar ainda mais os voos para atender as pessoas e retomar as atividades econômicas no Sul, movimentando a economia do Estado e ajudando na recuperação dos municípios”, ressaltou.

Operações e logística

Por se tratar de operações emergenciais, a Fraport adotou algumas medidas para viabilizar as operações comerciais. Uma delas foi criar um terminal remoto no ParkShopping Canoas. De lá serão realizados obrigatoriamente o embarque e desembarque de passageiros. O espaço está localizado no térreo do empreendimento, com acesso pela entrada B. O Terminal conta com espaço para as companhias aéreas realizarem o processo de check-in, despacho de bagagem e embarque dos passageiros.

O passageiro deverá se apresentar no Terminal ParkShopping 3h antes do seu voo. Lá serão realizados os procedimentos de segurança, de acordo com as normas internacionais de aviação civil. O processo de embarque se encerrará 1h30 antes da operação. Após este período, não será possível acessar a sala de embarque. A chegada até a Base Aérea será exclusiva para aqueles que realizaram os procedimentos de embarque no ParkShopping Canoas e somente com ônibus identificado pela Fraport Brasil. É importante ressaltar que os passageiros não devem se dirigir diretamente à Base Aérea.

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

Data: 27/05/2024

O condutor que não cumprir com a regularização comete infração gravíssima, sujeita a multa de R\$ 1.467,35 e sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH)



Condutores das categorias C, D e E que não realizarem exame cometem infração gravíssima - FOTO: Marcio Ferreira/MT

Faltam apenas três dias para o fim do prazo de realização do exame toxicológico. Os condutores das categorias C, D e E com vencimento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) entre julho e dezembro têm até 30 de maio para regularizarem a situação. Essa é a última data disponível para a comprovação que o motorista fez o teste. Caso os motoristas não atendam à regulação, eles poderão ser multados diretamente pelos sistemas eletrônicos dos



Departamentos de Trânsito (Detrans) estaduais e do Distrito Federal a partir do dia seguinte ao fim do prazo, 31 de maio.

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) tem atuado para conscientizar motoristas a respeito da importância da realização do exame por meio de notificações na Carteira Digital de Trânsito (CDT), campanhas educativas, alertas em redes sociais e com a criação de uma página exclusiva para que condutores consultem se precisam ou não fazer o teste (Confira aqui: <https://portalservicos.senatran.serpro.gov.br/#/condutor/consultar-toxicologico>).

Infração gravíssima

A não realização do exame toxicológico é considerada infração gravíssima, sujeita a multa de R\$ 1.467,35 e sete pontos na CNH. A Senatran esclarece que a verificação do cumprimento dos prazos é de responsabilidade dos sistemas eletrônicos dos Detrans estaduais e do Distrito Federal, que poderão aplicar as penalidades previstas com o fim do período regulamentar estabelecido pelo escalonamento de janeiro de 2024.

De acordo com o último levantamento da Senatran, quase 3,3 milhões de motoristas das categorias C, D e E ainda não fizeram o teste obrigatório.

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

Data: 27/05/2024

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES RECEBE CONTRIBUIÇÕES DA SOCIEDADE SOBRE AÇÕES NECESSÁRIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTES NO PAÍS

Audiência pública dos planos setoriais acontece nesta terça-feira (28), em São Paulo

Como forma de ampliar o diálogo para a construção de políticas alinhadas às demandas da população, o Ministério dos Transportes realiza nesta terça-feira (28), em São Paulo, uma audiência pública sobre os Planos Setoriais Ferroviário e Rodoviário.

Durante o evento, a sociedade poderá contribuir com propostas para o desenvolvimento de projetos voltados aos dois modais. Para participar, é preciso se inscrever previamente, por meio do formulário disponível neste link <https://lnkd.in/d7-hbhAC>.

Os Planos Setoriais Ferroviário e Rodoviário integram o Planejamento Integrado de Transportes (PIT) e têm por objetivo formar uma carteira de empreendimentos relevantes ao setor em um horizonte de até 2035.

Cobertura de imprensa

Profissionais de imprensa poderão cobrir o evento sem necessidade de credenciamento prévio.

A audiência pública será transmitida pelo canal do Ministério dos Transportes no YouTube:

<https://www.youtube.com/live/O-GaLYNwUo4>

SERVIÇO

O quê: Audiência pública sobre Planos Setoriais Ferroviário e Rodoviário

Quando: Terça (28), às 14h

Onde: Salão nobre da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) - Avenida Paulista, 1.313, São Paulo (SP)

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

Data: 27/05/2024



PORTAL PORTO GENTE

REGIONALIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS JÁ!

Editor Portogente

Catalisador fundamental do comércio do Brasil

As mudanças que estão se processando aqui, no Porto de Santos, Brasil, estão bem afastadas da conjuntura mundial. Isto deve despertar a atenção e interesse não só de grupos empresariais, políticos e trabalhadores, mas também das universidades locais. Portogente tem apontado causas e efeitos. No último dia 23, na reunião do Observatório das Metrôpoles – Núcleo da Baixada Santista, acolhido pela Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP / Santos, encaminhou a proposta de Regionalização do Porto de Santos, há muito consagrada, mas por vezes barrada por interesses políticos ocasionais.



Foto: Portogente

Veja mais: Regionalizar o Porto de Santos: muito além do túnel submerso e de canal de 17 metros de profundidade - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115716-regionalizar-o-porto-de-santos-vai-alem-do-tunel-submerso-e-canal-de-17-metros-de-profundidade>

Desde 1991 e por muitos anos, foi tema de frequentes debates na cidade. Quando candidato, o presidente Fernando Henrique Cardoso - FHC (PSDB) assumiu a regionalização como programa de governo. Porém, não o implantou; segundo fonte bem informada, por acordo com o seu sucessor, o presidente Lula da Silva. Trata-se de uma visão de Porto de Santos já amplamente debatida, desde quando Telma de Souza (PT) foi prefeita de Santos e criou a secretaria municipal de Portos. Para bem compreender essa proposta, é preciso saber como é o Porto de Santos hoje e como poderá ficar após a regionalização.

Veja mais: Um Porto de Santos aquém do necessário - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115908-um-porto-de-santos-aquem-do-necessario>

Empresa de economia mista, hoje o porto tem administrações escolhidas por critérios meramente políticos, sem responsabilidades claras nem liberdade de ação. Essa situação dificulta a resolução dos principais problemas do complexo portuário santista. A administração é o fator que mais influi na eficiência das operações portuárias. Muito mais, até, do que a tecnologia. Com o novo padrão portuário global, responder com agilidade às pressões do mercado vai exigir um poder de decisão com competência e responsabilidade. O que há anos não ocorre.

Veja mais: A incerteza do túnel submerso no Porto de Santos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115905-a-incerteza-do-tunel-submerso-no-porto-de-santos>

Capacidade igualmente necessária na adoção de uma política de recursos humanos capaz de adequar cargos e salários, capacitação profissional, rendimento e condições de trabalho. Caso contrário, estaremos reduzidos ao estado de meros observadores do zarpar do navio da história. Todo santista e a região da Baixada Santista entendem a importância do porto para o desenvolvimento regional. Operacionalmente, atende 10 estados nacionais e é responsável por 28,5% da corrente comercial brasileira.



Veja mais: Por que se cala o governador de São Paulo sobre as hidrovias da Baixada Santista? - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115626-por-que-se-cala-o-governador-de-sao-paulo-sobre-as-hidrovias-da-baixada-santista>

Como tem sido questionado com ênfase, o gigantismo da Antaq é uma agência capturada pelo governo, como extensão do poder executivo e cujo papel precisa passar pelo crivo dos mecanismos previstos em lei, para permitir uma avaliação objetiva do seu funcionamento. Para atender à necessidade de alinhar os objetivos dos vários setores e promover uma transição suave, a Regionalização do Porto precisaria adotar o Contrato de Gestão por um período determinado (dois anos). Assim, teria suas funções redefinidas.

Veja mais: Engenheiro da Prefeitura de Santos pede mudança de usos e costumes nos portos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/97641-engenheiro-da-prefeitura-de-santos-pede-mudanca-de-usos-e-costumes-nos-portos>

Atualmente, como nunca antes, estamos diante da extraordinária possibilidade de conquistar a independência do Porto de Santos. Basta querer e lutarmos. Como todo processo político, a regionalização dependerá da mobilização dos diversos segmentos, principalmente, da sociedade santista e da comunidade portuária. Somente com o entendimento da importância do comércio para a nossa região, poderemos perceber quanto tempo precioso poderemos estar desperdiçando.

Veja mais: Telma de Souza fala sobre regionalização e ingerência política nos portos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/97706-telma-de-souza-fala-sobre-regionalizacao-e-ingerencia-politica-nos-portos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/05/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – POR UMA POLÍTICA ENERGÉTICA EQUILIBRADA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A inauguração da Planta de Etanol de 2ª Geração no Bioparque Bonfim, em Guariba, São Paulo, na última sexta-feira, marca um avanço significativo para o Brasil no campo da energia verde. A declaração do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, enfatizando que a energia verde produzida no País será destinada prioritariamente ao mercado interno, reflete um compromisso com o desenvolvimento econômico e a geração de empregos. No entanto, a abordagem estratégica deve considerar tanto a necessidade de fortalecimento do mercado interno quanto a importância de manter relações comerciais robustas com parceiros internacionais.

A inovação representada pelo etanol de segunda geração, que utiliza bagaço e outros resíduos agrícolas, demonstra o potencial do Brasil para liderar a transição energética global. Com uma pegada de carbono significativamente menor que a da gasolina comum e até mesmo do etanol de primeira geração, esta tecnologia coloca o País na vanguarda das soluções sustentáveis. A planta, administrada pela Raízen, destaca-se não apenas pela produção de 82 milhões de litros de etanol anualmente, mas também pelo emprego de mais de 2,5 mil pessoas, evidenciando os benefícios sociais e econômicos dessa iniciativa.

A afirmação do presidente Lula de que a energia verde deve gerar empregos e desenvolvimento dentro do Brasil é crucial. Atrair investimentos internacionais para a produção local de máquinas e

equipamentos de energia verde pode transformar o País em um polo de inovação tecnológica, promovendo crescimento econômico sustentável.

Contudo, a política energética brasileira deve equilibrar essa prioridade interna com a necessidade de se manter um fornecedor confiável de energia limpa para o mercado global. Negligenciar os clientes internacionais seria um erro estratégico. O Brasil possui uma posição única e vantajosa no cenário mundial, com vastos recursos naturais e uma capacidade comprovada de inovação em energias renováveis. Participar ativamente da transição energética global não apenas fortalece a imagem do País como um líder ambiental, mas também abre portas para novas oportunidades de comércio e cooperação internacional.

A estratégia ideal deve proteger e desenvolver o mercado interno, garantindo que a energia verde beneficie diretamente a população brasileira, enquanto se mantém aberto ao comércio internacional. Fornecer energia limpa a parceiros estrangeiros pode ser um catalisador para atrair investimentos e fomentar o desenvolvimento tecnológico. Além disso, fortalecer essas relações comerciais contribui para a estabilidade econômica e fortalece o papel do Brasil no cenário global de sustentabilidade.

Portanto, a política energética deve ser abrangente e equilibrada, priorizando o desenvolvimento interno sem desconsiderar a importância dos mercados externos. A transição para uma economia verde oferece uma oportunidade sem precedentes para o Brasil se posicionar como um líder global em energias renováveis, promovendo tanto o crescimento econômico interno quanto a cooperação internacional sustentável.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2024*

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TÍTULOS VERDES DO TESOURO VÃO FINANCIAR SANEAMENTO E ECONOMIA CIRCULAR

Títulos verdes 1

A segunda emissão de títulos soberanos sustentáveis do Brasil no mercado internacional, prevista para ocorrer nos próximos meses, levantando US\$ 2 bilhões, vai financiar empreendimentos de economia circular e de saneamento. O planejamento integra o relatório de pré-emissão que o Tesouro Nacional divulgou na última sexta-feira, dia 24.

Títulos verdes 2

Como na primeira emissão dos títulos verdes, realizada em Nova York, nos Estados Unidos, no ano passado, os projetos ambientais vão ficar com 50% a 60% dos recursos obtidos no exterior, enquanto as ações sociais serão o destino dos 40% a 50% restantes. Mas os empreendimentos ambientais atendidos terão um outro perfil. Os de energia renovável ficarão com 30% a 34%; os de transporte limpo, 13% a 17%; controle de emissões de gases de efeito estufa, 4% a 5%; adaptação às mudanças climáticas, 1% a 4%; biodiversidade terrestre e aquática, 1% a 2%; eficiência energética, 0,5% a 1%; e economia circular, 0,5% a 1%.

Títulos verdes 3

Segundo o Tesouro Nacional, esse perfil ainda pode ser alterado, para financiar ações de reconstrução do Rio Grande do Sul, estado atingido por fortes chuvas e alagamentos.

Voa Brasil 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, informou que o lançamento do programa Voa Brasil foi adiado devido às enchentes no Rio Grande do Sul. A previsão, agora, é que ele seja concluído até o final do próximo mês.

Voa Brasil 2

Antes, Costa Filho planejava o lançamento do programa Voa Brasil para abril. “Ele está pronto. A gente está construindo com a Casa Civil alguns detalhes. A gente estava para apresentar agora, nesse período, mas, por conta da situação do Rio Grande do Sul, todo o nosso esforço, da equipe ministerial, neste momento emergencial, está em atender o estado”, disse.

Transnordestina

A governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSDB), destacou que a retomada das obras a Ferrovia Transnordestina poderá ser realizada a partir de uma parceria público privada (PPP), com recursos particulares e públicos, como está ocorrendo com parte do projeto no Ceará.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2024

NACIONAL - ENERGIA VERDE PRODUZIDA TERÁ MERCADO INTERNO COMO PRIORIDADE, DIZ LULA

Presidente participou da inauguração da Planta de Etanol de 2ª Geração no Bioparque Bonfim, no interior de SP

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Durante a visita à fábrica, Lula também destacou que nenhum país consegue competir com o Brasil em termos de políticas voltadas para combustíveis renováveis e energia limpa. Foto: Ricardo Stuckert/PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) participou na sexta-feira, dia 24, da inauguração da Planta de Etanol de 2ª Geração no Bioparque Bonfim, localizado em Guariba, no interior de São Paulo. Ele afirmou que a energia verde

produzida no país será destinada prioritariamente ao mercado interno, com o objetivo de gerar empregos, renda e riqueza para a população.

“Se quiserem, que venham utilizar energia verde aqui, trazendo emprego e desenvolvimento para cá. Que venham produzir as máquinas deles aqui. Não adianta querer produzir aço verde na China ou na Alemanha. Venham produzir aqui”, disse o presidente.

O evento também contou com a presença do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, que endossou a declaração de Lula.

“O etanol traz desenvolvimento à nossa indústria brasileira. Geramos emprego e renda para a nossa população. Com o parque de bioenergia Bonfim, o Brasil passa a produzir mais 82 milhões de litros de etanol de segunda geração por ano. Teremos uma pegada de carbono 80% menor que a gasolina comum brasileira e 30% menor que o etanol de primeira geração. Uma inovação tecnológica significativa no setor de bioenergia e exemplo da economia circular rentável”, declarou o ministro.

Lula também destacou que nenhum país consegue competir com o Brasil em termos de políticas voltadas para combustíveis renováveis e energia limpa.

“É preciso que o mundo compreenda que esse país não é um país pequeno. É um país grande, com boa base intelectual e pesquisadores com capacidade extraordinária de fazer qualquer coisa que outros países fazem. Mas eles têm de entender que a gente não vai ficar produzindo hidrogênio verde só para exportar para eles”, afirmou.

Administrada pela empresa Raízen, a unidade é considerada a maior do mundo, com um investimento de R\$ 1,2 bilhão e potencial para produzir 82 milhões de litros de etanol por ano. O Bioparque emprega mais de 2,5 mil pessoas, sendo 230 dedicadas exclusivamente a essa planta.

O etanol de segunda geração se distingue por utilizar o bagaço resultante da produção de açúcar e etanol comum. Esse material é combinado com outros ingredientes e resíduos, como palha, permitindo aumentar a produção em até 50% sem necessidade de ampliar a área plantada. Além disso, esse processo reduz em até 30% a emissão de gases de efeito estufa.

Além do etanol de primeira e segunda geração, o bioparque produz açúcar e biogás, que alimenta geradores para fornecer energia elétrica à unidade.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2024

NACIONAL - ORDEM DE SERVIÇO PARA PREVENÇÃO DE ENCHENTES NO INTERIOR DE SP É ASSINADA

Cidade de Araraquara receberá investimento federal de R\$ 143 milhões após ter sido atingida por fortes chuvas em dezembro de 2022

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



O presidente Lula justificou o investimento de R\$ 143 milhões em Araraquara dizendo que a cidade passou por um desastre climático. Foto: Ricardo Stuckert/PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), assinou a Ordem de Serviço para o início das obras de macrodrenagem e reurbanização nas áreas afetadas por enchentes em Araraquara (SP), na sexta-feira (24). Serão investidos R\$ 143 milhões pelo Governo Federal após o município ser atingido por fortes chuvas em dezembro de 2022.

Serão realizadas a construção de uma lagoa de retenção, visando prevenir inundações na cidade, além de obras de saneamento integrado nas bacias dos rios Ribeirão do Ouro, Córrego da Servidão, Córrego Capão do Paiva e afluentes.

“No nosso governo é proibido falar a palavra gasto em coisas que são investimento. Araraquara é uma cidade que teve um desastre climático e, igual a qualquer outra cidade, merece R\$ 143 milhões, se não mais”, disse Lula.

Os efeitos dos fenômenos climáticos intensos provocaram danos em nove pontos da cidade. A infraestrutura de uma ponte localizada às margens do Ribeirão das Cruzes cedeu, provocando a morte de seis pessoas. Além disso, houve prejuízos no centro urbano do município, incluindo alagamentos, queda de árvores e falta de abastecimento de energia.

Uma das lagoas para retenção de enchentes será construída em uma área de linha férrea desativada, cedida pelo Ministério dos Transportes à Prefeitura em maio deste ano. O trecho de 2,5 km, que estava não operacional, será utilizado para viabilizar o Parque dos Trilhos.

O novo projeto incluirá a estruturação de ciclovias, áreas verdes e espaços de lazer e convivência para os moradores do município. A iniciativa integrará trechos anteriormente divididos pela linha férrea, agora contornada pelos trilhos, em uma obra financiada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2024

NACIONAL - OBRAS PARA DESAFOGAR TRÂNSITO NA REGIÃO DO AEROPORTO DE GUARULHOS SÃO ENTREGUES

Governo Federal inaugurou o novo trevo Jacu-Pêssego e a pista marginal no sentido São Paulo
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Cerca de 50% de todo o PIB nacional passa pela Via Dutra, e tanto o trevo como a pista marginal recém-inaugurados ficam a menos de 5 km do Aeroporto de Guarulhos. Foto: Márcio Ferreira/MT

Dois obras na rodovia Presidente Dutra inauguradas no sábado (25) prometem desafogar o trânsito na região do Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP). Em cerimônia que contou com as presenças do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e de membros da cúpula do Governo Federal, foram entregues o novo trevo Jacu-Pêssego, no km 213, e a pista marginal no sentido São Paulo, entre o km 209,5 e o

km 211,8, do trevo de Bonsucesso.

Segundo o Governo, as duas obras trazem maior segurança e um avanço estratégico para a economia do país. Cerca de 50% de todo o PIB nacional passa pela rodovia, e tanto o trevo como a pista marginal ficam a menos de cinco quilômetros do aeroporto.

Em seu discurso, Lula destacou que a entrega das obras ocorreu nove meses antes do previsto no cronograma inicial, que estabelecia fevereiro de 2025 como a data de conclusão. O trecho é uma das principais rotas de escoamento da produção nacional e atenderá uma das áreas mais densas e povoadas de Guarulhos, a segunda maior cidade em população de São Paulo. De acordo com a concessionária CCR, aproximadamente 300 milhões de viagens são realizadas anualmente na rodovia, popularmente conhecida como Via Dutra.

“A partir de hoje, ninguém vai ficar duas horas no trânsito nesta parte da rodovia. Nunca mais um professor vai chegar cansado para dar aula. A enfermeira vai entrar no trabalho na hora certa. O marido não vai mais esperar duas horas para esposa chegar em casa”, disse o presidente.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, ressaltou a importância da parceria entre a União e o setor privado, já que o trecho faz parte de um contrato de concessão com o Grupo CCR. Ele também mencionou as grandes obras de infraestrutura em andamento no país e destacou a melhoria na qualidade da rodovia.

“Estamos investindo o triplo do que aplicado em 2022. Recebemos da gestão anterior uma BR-116 com qualidade do pavimento ruim. Estamos mudando isso a passos largos. Aumentamos o número de trechos considerados bons, o percentual passou de 29% para 49% na Dutra. E no ano que vem, queremos atingir a marca de 60%”, afirmou.

Renan Filho antecipou que outras obras em rodovias federais estão previstas para São Paulo, incluindo a ampliação da via expressa que liga ao Aeroporto de Guarulhos e a construção da ponte do Tatuapé.

O Governo também informou que outras melhorias no trecho ainda serão entregues. Estão previstas no contrato a ampliação da pista expressa, a construção de novos viadutos e um novo acesso à capital do estado. Esse conjunto de obras está estimado em R\$ 1,4 bilhão e deverá gerar 4 mil novos postos de trabalho diretos e indiretos na região metropolitana.

Essas obras fazem parte dos investimentos obrigatórios previstos no contrato de concessão firmado entre o Governo Federal e a concessionária CCR, que administra a Dutra e a Rio-Santos (BR-101/RJ/SP). O contrato prevê investimentos de R\$ 14,8 bilhões ao longo de sua vigência, destinados a serviços operacionais e intervenções para aumentar a segurança e a capacidade operacional no eixo Rio-São Paulo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2024

NACIONAL - GOVERNO AUTORIZA IMPORTAÇÃO DE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE ARROZ

Medida visa garantir o abastecimento em todo o país, afetado pelas enchentes no Rio Grande do Sul
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A medida do Governo permite ao Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, através da Conab, realizar a aquisição de até 1 milhão de toneladas de arroz. Foto: Divulgação

O Governo Federal autorizou a compra de até um milhão de toneladas de arroz importado para garantir o abastecimento em todo o país, afetado pelo fenômeno climático no Rio Grande do Sul. Este estado é responsável por 70% da produção de arroz consumido

no Brasil.

A autorização foi concedida por meio de uma medida provisória assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) na sexta-feira (24). Foram liberados R\$ 7,2 bilhões para a compra de arroz, com o preço tabelado em R\$ 4 por quilo, visando assegurar que o cereal chegue diretamente ao consumidor final, garantindo o abastecimento alimentar em todo o território nacional.

A medida permite ao Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, através da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), realizar a aquisição.

O estoque será destinado à venda direta em mercados de vizinhança, supermercados, hipermercados e outros estabelecimentos comerciais com ampla rede de pontos de venda nas regiões metropolitanas.

Entretanto, o governo do Rio Grande do Sul afirma que a safra de arroz do estado é suficiente para atender à demanda do país. Segundo dados do Instituto Rio Grandense do Arroz (Irga), a safra 2023/2024 de arroz no estado deve atingir cerca de 7,1 milhões de toneladas, apesar das perdas causadas pelas inundações de maio. Esse número é próximo ao da safra anterior, que foi de 7,2 milhões de toneladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2024

REGIÃO SUL - BASE AÉREA DE CANOAS COMEÇA A OPERAR VOOS COMERCIAIS

Terminal tenta suprir a demanda causada pelas enchentes que resultaram no fechamento do Aeroporto de Porto Alegre
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Segundo a concessionária Fraport, que vai administrar o Aeroporto de Canoas, os passageiros devem se apresentar com pelo menos três horas de antecedência ao voo. Foto: Divulgação/Esquadrão Pampa

A partir desta segunda-feira (27), a Base Aérea de Canoas (RS) começará a operar voos comerciais, transportando passageiros e cargas. Esta medida visa suprir a demanda de transporte aéreo no Rio Grande do Sul, causada

pelos fortes chuvas e enchentes que resultaram no fechamento temporário do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre.

A autorização foi dada em uma reunião extraordinária da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e publicada em edição extra do Diário Oficial da União no dia 20. Com esta decisão, a Fraport Brasil, operadora do terminal, será responsável pelas operações aéreas civis em Canoas.

A concessionária informou que o embarque e desembarque de passageiros ocorrerão em um local temporário: o Terminal ParkShopping Canoas. Esse local oferece espaço para as companhias aéreas realizarem check-in, despacho de bagagem e embarque dos passageiros. O terminal funcionará a partir das 6 horas e fechará conforme a programação do último voo do dia.

Equipamentos de raio-X, detectores de metal e dispositivos para a inspeção de passageiros e bagagens de mão foram instalados, com supervisão da Polícia Federal, conforme exigido pela legislação aeroportuária. Após esses procedimentos, os passageiros aguardam na sala de embarque para, posteriormente, serem transportados via terrestre à Base Aérea de Canoas, acompanhados por funcionários da Fraport Brasil e das companhias aéreas.

Os passageiros devem se apresentar no terminal com pelo menos três horas de antecedência ao voo. O processo de embarque será encerrado uma hora e meia antes da partida. Após esse período, não será possível ingressar na sala de embarque. O acesso à Base Aérea será exclusivo para aqueles que realizarem os procedimentos de embarque no ParkShopping Canoas e somente por meio de ônibus identificado pela Fraport Brasil. Os passageiros não devem se dirigir diretamente à Base Aérea.

Mais de 130 voos serão operados para atender ao Rio Grande do Sul. Além de Canoas, a malha comercial inclui os aeroportos de Caxias do Sul, Santo Ângelo, Passo Fundo, Pelotas, Santa Maria e Uruguaiana, além das cidades catarinenses de Florianópolis e Jaguaruna.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2024

OPINIÃO – ESTRATÉGIA – ARTICULISTA - PONHA-SE NO SEU LUGAR!? NÃO VAMOS CONSTRUIR JUNTOS O “NOSSO” LUGAR



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

“Quando não sabemos nos colocar no lugar do outro, a vida nos coloca lá para aprendermos na prática.”

Uma verdade, de autor desconhecido

Meu sogro, Jahury Brandão, tem oitenta e seis anos. Ou, como ele diz, “indo para oitenta e sete”. Sempre se comportou em relação a mim como um pai, somando-se ao que tive. Além de parentes, somos vizinhos, por isso, nos vemos bastante. Mesmo nas semanas mais corridas, temos uma rotina, aos sábados pela manhã, que não falha: uma passada na lotérica para um joguinho que ele adora, o mercado, para repor o que falta na dispensa, e às vezes um corte de cabelo e barba.

É justamente nesse barbearia que frequentamos há anos, onde ele se supera. Não há quem não o conheça. Os barbeiros param o que estão fazendo para abraçá-lo. Os clientes, que até então não o conheciam, falam com ele como se fossem velhos amigos. É o Rei da Simpatia e vai além. Em nossas conversas frequentes, sei que ele é bom em criar empatia também, essa capacidade de se colocar no lugar do outro.

Aliás, pesquisando para a produção desse texto, buscando as razões, os resultados e as melhores formas de nos colocarmos no lugar do outro, encontrei, quase exclusivamente, referências à empatia, como forma de fazê-lo.



Reconheço o quanto ela é importante, que é um bom começo, mas me parece pouco dizer que uma única competência seja capaz, verdadeiramente, de nos colocarmos no lugar do outro. A construção e manutenção dos relacionamentos é algo muito complexo, o mundo e as pessoas são muito complexos para uma simplificação desse tamanho, ainda mais num momento em que as posições da maioria das pessoas estão polarizadas. Parece que vivemos um imenso Fla-Flu, onde só se pode torcer para um time ou para o outro. Ou temos a mesma visão de mundo ou somos inimigos mortais.

Na sociedade em geral, isso é péssimo. No ambiente corporativo, onde os resultados dependem de quanto somos capazes de trabalhar em conjunto, a falta de capacidade de colocar-se no lugar do outro pode ser devastadora.

Então vamos lá, pensar além da tão importante empatia. A minha experiência pessoal mostra que o primeiro passo é derrubarmos internamente a tendência a uma certa arrogância que temos de achar que estamos sempre certos. Ou que, na remota possibilidade de não estarmos, um especialista – de preferência um que concorde conosco – possa ajudar. Há um experimento muito interessante que mostra como essa linha de raciocínio é pouco eficaz. Uma pesquisadora norte-americana reuniu um grupo de pessoas e, com elas, simulou um programa de auditório, aqueles de perguntas e respostas. Os participantes poderiam responder às perguntas sobre temas variados, usando seus próprios conhecimentos, pedir auxílio “aos universitários” ou à plateia, composta de pessoas de qualificações e experiências variadas.

O maior nível de acerto nas respostas da plateia sobre os especialistas e desses sobre a opinião individual aconteceu na grande maioria das vezes, dando razão ao dito popular que diz que duas cabeças pensam melhor do que uma. Abrir-se ao que pensa o outro, principalmente se for diferente de nossa opinião, abre um leque de vantagens, inclusive a de agregar o pensamento fora da caixa, além do divergente.

O desafio, então, não está em compreender que é um bom caminho. Está em desprender-se e ter coragem de fazer, simplesmente. Temos que vencer a síndrome de Gabriela. Lembra da música? “Eu nasci assim, eu cresci assim, vou ser sempre assim”. Não funciona.

Entendo que boa parte da resistência em colocar-se no lugar do outro vem do receio de assumir integralmente a posição do outro. Não é disso que estamos falando. O objetivo é ouvir o contraditório para melhorar a nossa própria interpretação dos fatos e dados que dispomos e, a partir daí, formar uma terceira opinião, melhor que as duas anteriores. Um pouco de conversa e todos crescemos.

Perceba que o binômio falar-ouvir, base dessa dinâmica e que será acionado, muitas e muitas vezes até obtermos resultados, não pode confundir comportamentos: o fato de um lado ser educado o suficiente para ouvir, não pode ser confundido com a possibilidade de ser enganado. É um jogo de cartas abertas. Quase não há mais ingênuos no mundo e quando existem, aprendem rápido que estão sendo enganados. O segredo aqui é entender não apenas o que o outro lado pretende, mas porque pretende.

No ambiente organizacional, as empresas têm um papel fundamental a exercer nesse cenário. Não podem cometer dois pecados mortais: o primeiro é deixar espalhar a cultura do medo. Ouvir o outro e, a partir desse ponto, criar novas e melhores soluções, é um processo de aprendizado que começa com falhas e vai melhorando na medida em que se aprimora. Se punirmos as naturais ocorrências negativas do início, a ideia tende a morrer. O segundo é gerenciar pelo conflito. Em outras palavras, tentar tirar o melhor das pessoas estimulando a competição não sadia entre os membros das equipes. Sinalizar para a organização que alguém que derrota ideias dos demais é bem visto também encerra o processo. Por reação, os preteridos agirão da mesma forma e o nível de conflito subirá, tomando o lugar das soluções construídas em conjunto. Ou saímos todos melhores do que entramos ou não funciona.

Por fim, repasso o ponto fundamental para despertar em cada um de nós essa capacidade tão importante que é colocar-se no lugar do outro: vencer a nossa própria natureza, que tende a concluir que nossa visão é única e melhor que as demais.

Usarei uma história conhecida: Um escorpião estava à beira do rio pretendendo atravessar para a outra margem. Pediu então ao sapo que o ajudasse. Esse, de imediato, negou, afirmando saber que o seu “carona” o mataria no meio do caminho. Ante a insistência do escorpião, que afirmava saber que não poderia fazer nada, sob pena de ambos morrerem afogados, concordou em transportar o “amigo”. No meio do caminho, foi surpreendido por uma ferroada mortal. Só teve tempo de dizer: Você prometeu que, ... e de ouvir a resposta do escorpião: Pois é, eu disse, mas essa é a minha natureza. E assim, afogaram-se.

Enquanto formos “escorpiões”, nada disso funcionará.

ENTÃO VAMOS LÁ, PENSAR ALÉM DATÃO IMPORTANTE EMPATIA. A MINHA EXPERIÊNCIA PESSOAL MOSTRA QUE O PRIMEIRO PASSO É DERRUBARMOS INTERNAMENTE A TENDÊNCIA A UM CERTA ARROGÂNCIA QUE TEMOS DE ACHAR QUE ESTAMOS SEMPRE CERTOS. OU QUE, NA REMOTA POSSIBILIDADE DE NÃO ESTARMOS, UM ESPECIALISTA – DE PREFERÊNCIA UM QUE CONCORDE CONOSCO - POSSA AJUDAR

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FERROVIA TRANSOCEÂNICA OU TRANSULAMERICANA?



WALDECK ORNÉLAS

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

opinioao@portalbenews.com.br

A ideia de conectar os oceanos Atlântico e Pacífico, cruzando a América Latina de leste a oeste, não é nova. E várias são as alternativas e iniciativas existentes. Hoje, o objetivo comum é revolucionar as relações comerciais e logísticas entre a América do Sul e a Ásia, reduzindo custos e tempo de transporte.

País de vasta extensão territorial e a mais importante economia do continente, fazendo fronteira com quase todos os países sul-americanos, dificilmente o Brasil contará com apenas uma única ligação dessa natureza. A questão está em quantas, quando e por onde.

Enquanto se discute a ligação ferroviária entre o Atlântico e o Pacífico, a região Sudeste passará a contar, em breve, com a Rota Bioceânica, também conhecida como Rota de Capricórnio, em avançado estágio de implantação.

Trata-se de um corredor rodoviário com 2.396km de extensão, unindo Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, que prevê uma redução de 9,7 mil quilômetros em relação ao percurso atual e de 12 dias no tempo de viagem. Prioridade indiscutível, a Rota Bioceânica também deverá contar, posteriormente, com uma via ferroviária.

Um outro traçado cogitado é o do Corredor Ferroviário Bioceânico Central, ligando Santos-Campo Grande-Corumbá, no Brasil, a Puerto Suarez, na Bolívia (aproveitando a linha férrea que vai de Corumbá a Puerto Suarez), até alcançar o Porto de Ilo, no Peru. Objeto de reunião realizada agora em março e com orçamento de US\$14 bilhões, o projeto boliviano contaria com financiamento da Alemanha e da Suíça.

O objetivo da Bolívia é evitar o uso dos portos no norte do Chile – por onde passam, atualmente, 80% das suas exportações – em face de seu litígio histórico por uma saída soberana para o mar. Paraguai, Uruguai e Argentina poderiam acessar a ferrovia através de Puerto Quijarro, na Bolívia, ponto de ligação com a hidrovía Paraguai-Paraná.



No Brasil as discussões têm girado em torno da ligação ferroviária Brasil-Peru. Trata-se de uma iniciativa binacional à qual, a partir de 2014, juntou-se a China, quando foi firmado um acordo entre os governos dos três países, para financiamento e estudos da ferrovia.

Do ponto de vista chinês, a participação se justifica no âmbito da Iniciativa Cinturão e Rota, uma vez que a relação econômica entre a China e a América do Sul tem crescido, substancial e continuamente, nos últimos anos, com o comércio bilateral ultrapassando a marca de US\$ 490 bilhões.

O projeto fora incluído no Plano Nacional de Viação em 2008, designado como EF-354, tendo como início o Litoral Norte Fluminense, até a fronteira Brasil-Peru, em Boqueirão da Esperança, no Acre. Tratada, ora como ferrovia bioceânica, ora como transcontinental ou transoceânica, mostra um viés equivocado em sua conexão no litoral brasileiro.

Contudo, a Lei n. 11.772, de 2008, incluiu também a EF-334, com início em Ilhéus (BA), chegando até Lucas do Rio Verde (MT). Como se vê, foram então institucionalizadas, como um único estirão, a Ferrovia de Integração do Centro Oeste (Fico) e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol).

Do mesmo modo, concedeu à então Valec, atual Infra, a responsabilidade pelo trecho de Campinorte (GO) a Porto Velho (RO), destacado como prioridade. Esse segmento tem 1.641 km de Campinorte a Vilhena (RO), além de mais cerca de 770 km até Porto Velho.

O traçado da EF-334, tanto no seu trecho Fico, como no trecho Fiol, tem passado por revisão, melhoria e ajustes. A Fico foi deslocada de Campinorte e a Fiol de Figueirópolis (TO), ambas para Mara Rosa (GO), no cruzamento com a Ferrovia Norte Sul, seguindo daí traçado comum até a divisa com o Peru. Observe-se que o trecho de Mara Rosa a Vilhena apresenta superposição entre as EF-354 e EF-334, constituindo-se, na prática, em uma única via férrea.

Em 2015, o governo chinês comprometeu-se a financiar parte do projeto da EF-354, excluindo o trecho até o Porto do Açú. Em 2017 foi criado o Fundo Brasil-China, com recursos de US\$20 bilhões, destinados principalmente à infraestrutura.

A proposta concreta de um corredor bioceânico no Brasil data, no entanto, da década de 1950, com a concepção da Ferrovia Transulamericana, pelo engenheiro Vasco Neto, seguindo, ao longo de todo o percurso, as linhas de menor resistência. Saindo da costa baiana, ele chegou ao porto de Bayóvar, no norte do Peru.

Este ponto de chegada no litoral peruano certamente será revisto agora, em face da Cosco, empresa chinesa de navegação, estar construindo em Chancay, ao norte de Lima, aquele que será o hub-port da costa do Pacífico na América Latina.

No território brasileiro, a Fiol I – trecho Ilhéus-Caetité está hoje concedida à Bahia Mineração (Bamin), tendo seu início de operação previsto para 2027. A Fiol II – trecho Caetité-Barreiras, com implantação a cargo da Infra S.A., empresa do Governo Federal, está licitando as obras do último lote. Neste trecho encontra-se concluída, inclusive, a imponente ponte sobre o rio São Francisco, a maior ponte ferroviária da América Latina!

A Fico I – trecho Mara Rosa (GO)-Água Boa (MT), com 383 km de extensão, encontra-se em implantação pela VLI, mediante protocolo de investimentos cruzados, em pagamento pela renovação antecipada de sua concessão da EF Vitória-Minas.

Pendências decisórias remanescem em relação ao novo traçado da Fiol III, em direção a Mara Rosa, a ser incluído na concessão conjunta com a Fiol II e Fico I, e o futuro da renovação antecipada da FCA, para permitir a ligação, também ferroviária, da Fico-Fiol, a partir de Brumado, com a Baía de Todos os Santos.

Resulta evidente que, a partir da configuração do Corredor Centro-Leste – a que dá origem o eixo formado pela Fico-Fiol –, o caminho a ser percorrido pelo Brasil é o da implantação do projeto Transulamericana, que mais atende aos interesses nacionais, com o propósito de promover desconcentração espacial da economia, correção dos desequilíbrios regionais de desenvolvimento e aproveitamento das excelentes condições portuárias da Baía de Todos os Santos.

Em um cenário de restrição fiscal ao investimento público direto, resta não claudicar na implantação do eixo Fico-Fiol, cujos cronogramas e prazos ainda não estão claros para a opinião pública, não obstante as diversas frentes de obra em andamento e apesar da política de concessões e autorizações ferroviárias adotada.

Antes de tornar-se a gênese do eixo ferroviário de ligação do Pacífico ao Atlântico, a EF-334, configurando o Corredor Centro-Leste, fruto da integração Fico-Fiol, antecipará e entregará importantes resultados econômicos e sociais para o País.

PAÍS DE VASTA EXTENSÃO TERRITORIAL E A MAIS IMPORTANTE ECONOMIA DO CONTINENTE, FAZENDO FRONTEIRA COM QUASE TODOS OS PAÍSES SUL-AMERICANOS, DIFICILMENTE O BRASIL CONTARÁ COM APENAS UMA ÚNICA LIGAÇÃO (CONECTANDO OS OCEANOS ATLÂNTICO E PACÍFICO) DESSA NATUREZA

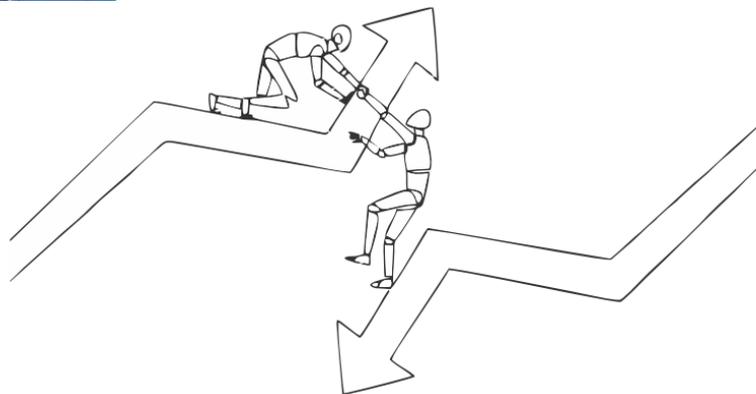
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AMAZONAS: O MODERNO QUE NÃO AVANÇA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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



A modernidade é a indústria ou uma agricultura destrutiva? O passado é a indústria e o moderno é a permacultura ou a agricultura extensiva? O espaço compartilhado do que é interessante ou não interessante, moderno ou passado superado e que não queremos de volta, tem sido um debate quase inexistente. Estamos nos afastando cada vez mais do que seria um espaço de sonhos em comum, de uma modernidade almejada, tecnológica, industrial e sustentável.

O capitalismo financeiro, com seus acertos e erros, tem gerado uma abundância de dinheiro por nada fazer ou por rumores associados com inteligência artificial, afastando a geração de dinheiro do setor produtivo e intelectual, construindo fortunas especulativas e não produtivas. Assim, o espaço compartilhado para uma vida melhor da sociedade se reduz e a desinformação ganha espaço.

As grandes multinacionais da tecnologia têm absorvido e produzido trilhões de dólares de riqueza. Neste contexto, milhões de seres humanos vão ficando para trás deste horizonte de oportunidades. A vanguarda fica embaralhada pela falta de calma e de percepção social mais ampla. Em meio a isto, há oportunidades para a região. Como exemplo, a permacultura mencionada ou a tradicional atividade industrial que temos em Manaus.

Os modelos associados com as culturas nativas são interessantes, no sentido de preservação cultural da sociedade e, em alguma medida, da floresta. Entretanto, a geração de riqueza é pífia frente às necessidades das pessoas, em um mundo com tecnologias cada vez mais complexas e caras. Será que a manutenção do modo de vida tal qual está é viável, quando se integram as cidades remotas com o mundo da Internet? Queremos manter nossos modos de vida ou preferimos uma idealização estrangeira?

Encontrar projetos com a escala da Amazônia e adequados à baixa densidade populacional é um desafio longe de ser superado. Há pouco de espaço compartilhado neste debate. Há sempre um risco de uma decadência coletiva acontecer, a partir de pequenas decadências de mudanças de paradigmas tecnológicos. Tal qual já tivemos pilhas de videocassetes sendo vendidos no comércio, que nunca encontraram substitutos à altura para esta venda abundante. A borracha teve magnitude maior e efeitos mais devastadores.

Se não nos debruçarmos sobre estas perdas ou a perda do imaginado turismo ecológico. Aliás, será que houve realmente em algum dia este tipo de turismo por aqui ou será que este potencial é real? O moderno e o passado se misturam e eles podem ser assustadores, conforme a perspectiva. Encontrar uma saída para o Porto de Lenha que se torna industrial, mas que precisa do tecnológico e da exportação para seguir relevante é algo que estamos engatinhando.

Chegou o momento de nos capacitarmos para criar veículos autônomos e drones. Quando vamos debater esse assunto? Precisamos deixar de relacionar a bioeconomia com o agro predatório, que gera pouca riqueza ou a extração descontrolada que aprisiona as pessoas no tempo, com baixíssima margem de lucro para as origens e enorme geração de riqueza para os intermediários digitais, formando um novo regatão do século XXI.

O CAPITALISMO FINANCEIRO, COM SEUS ACERTOS E ERROS, TEM GERADO UMA ABUNDÂNCIA DE DINHEIRO POR NADA FAZER OU POR RUMORES ASSOCIADOS COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL, AFASTANDO A GERAÇÃO DE DINHEIRO DO SETOR PRODUTIVO E INTELLECTUAL, CONSTRUINDO FORTUNAS ESPECULATIVAS E NÃO PRODUTIVAS. ASSIM, O ESPAÇO COMPARTILHADO PARA UMA VIDA MELHOR DA SOCIEDADE SE REDUZ E A DESINFORMAÇÃO GANHA ESPAÇO

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 27/05/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

PRESIDENTE DO TCU DESTACA 'FRAGILIDADE' NO CONTRATO DA VIABAHIA

Por Hugo Leite - 27/05/2024 15:00 - Atualizado 27/05/2024



O ministro Bruno Dantas, presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), revelou, nesta segunda-feira (27), que há indícios de 'fragilidade' no contrato da ViaBahia, concessionária responsável por administrar as BR's 324 e 116. A declaração foi feita durante a cerimônia de entrega da comenda "Medalha deputado Luís Eduardo Magalhães", oferecida Tribunal de Contas dos Municípios da Bahia (TCM-BA).

De acordo com, Bruno Dantas, o TCU está em processo de revisão e uma readequação do contrato com a empresa que vem recebendo críticas dos usuários das rodovias, inclusive do governador Jerônimo Rodrigues.

“Os tribunais de contas, historicamente, sempre tiveram um papel importante em apontar erros e apontar fragilidades em contratos administrativos. Isso aconteceu aqui nesse contrato federal da ViaBahia. Mas desde que eu assumi a presidência, nós temos nos esforçado muito em pactuar acordos que, por um lado, preservam o interesse do usuário e, segundo, não quebrem a empresa, porque nós todos sabemos que se a concessionária estiver com desequilíbrio econômico-financeiro, ela não fará os investimentos necessários para que os usuários tenham bom serviço público. Nós estamos, neste momento, pactuando novas cláusulas para que o povo baiano possa ter aí, finalmente, uma rodovia condigna com o que merecemos e precisamos para o desenvolvimento do nosso Estado”, afirmou o ministro.

Fonte: Bahia Economica
Data: 27/05/2024

HADDAD DIZ QUE DEBATE SOBRE TAXAÇÃO DE COMPRAS INTERNACIONAIS ESTÁ ‘POLARIZADO’

Por Victoria Isabel



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira (27), que o debate em torno da taxa de compras internacionais está “polarizado”. Segundo Haddad, o assunto deve ser discutido com o Congresso Nacional, onde tramita o projeto de lei que pode impor a volta do Imposto de Importação para compras de até US\$ 50 por pessoas físicas.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse na semana passada que a “tendência” é vetar o projeto que seria votado pela Câmara dos Deputados na última quarta-feira, mas foi adiado após um pedido do governo. Questionado sobre a possibilidade do veto, Haddad disse nesta segunda-feira que o mais importante é que o debate sobre o tema esteja acontecendo.

“Isso não pode ser responsabilidade de uma pessoa. É um assunto que está polarizado, e o que nos importa é que o debate técnico se estabeleça, para saber o que é melhor para o país. Mas isso é um assunto que vai acabar sendo discutido por mais do que um ator, para chegar a um denominador comum.” disse o ministro a jornalistas no Ministério da Fazenda.

“Então hoje pelo menos você tem um debate estabelecido no Congresso Nacional. O Supremo Tribunal Federal também, as confederações estão mobilizadas. É importante saber o que está acontecendo, a repercussão para a economia, para tomar a melhor decisão.”

O projeto de lei que tramita na Câmara prevê o fim da isenção de US\$ 50 para pessoas físicas, incluindo sites estrangeiros como os asiáticos Shein e Shopee.

Fonte: Bahia Economica
Data: 27/05/2024

CONFIANÇA DO EMPRESARIADO BAIANO REGISTRA SEGUNDA QUEDA CONSECUTIVA

Por João Paulo - 27/05/2024 13:00



O Indicador de Confiança do Empresariado Baiano (ICEB), métrica calculada pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) para monitorar as expectativas do setor produtivo do estado, marcou -107 pontos em maio numa escala que vai de -1.000 a 1.000 pontos – indicando, assim, um cenário de Pessimismo Moderado (intervalo de -250 pontos a zero ponto). Trata-se da quarta pontuação abaixo de zero seguida e do menor patamar desde abril de 2023 (-126 pontos).

No mês, a confiança regrediu tanto em relação a abril (quando o indicador marcou -87 pontos) quanto em comparação a maio de 2023 (registro de -70 pontos). Em comparação ao mês imediatamente antecedente, o recuo foi de 20 pontos – emendando, assim, o segundo retrocesso em sequência. Quanto ao registrado um ano antes, a queda foi de 37 pontos, o primeiro encolhimento após seis variações positivas seguidas nessa base comparativa.

Dessa forma, como sinaliza Luiz Fernando Lobo, integrante técnico da SEI, “ao confirmar um segundo recuo consecutivo, o ICEB passa a sinalizar, de forma um pouco mais robusta, um movimento de deterioração da confiança” – ainda mais porque, segundo Lobo, “ao longo dos cinco primeiros meses do ano, as quedas foram de magnitude maior do que as altas e a oscilação líquida do referido indicador resultou notadamente negativa no intervalo de janeiro a maio”.

No que se refere aos setores, a retração do nível de confiança de abril a maio não aconteceu de forma generalizada, visto que não ocorreu em um dos quatro grupamentos (Comércio, no caso). A queda em relação a maio do ano passado também repercutiu em três dos quatro segmentos (os de Agropecuária, Indústria e Serviços). Ao final, em maio, nenhum dos quatro setores assinalou pontuação superior a zero. Os resultados foram: Agropecuária, -30 pontos; Indústria, -128 pontos; Serviços, -123 pontos; e Comércio, -54 pontos. Enquanto o setor de Agropecuária foi o de melhor pontuação pela terceira vez consecutiva, a atividade de Indústria registrou o menor nível de confiança.

Além do mais, do conjunto avaliado de assuntos, os temas crédito, situação financeira e capacidade produtiva foram aqueles com as piores expectativas do empresariado baiano. Em contrapartida, as variáveis juros, PIB nacional e vendas apresentaram os indicadores de confiança em situação mais favorável no mês.

Fonte: Bahia Economica
Data: 27/05/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

COMBUSTÍVEL DO FUTURO QUER INCENTIVAR NOVA INDÚSTRIA E PETROBRAS NÃO PRECISA DE MANDATO, DIZ MINISTRO

Alexandre Silveira classifica alternativa para reconhecer coprocessado em mandato do diesel verde como “menos pior”

Por Nayara Machado 27 de maio de 2024 Em Biocombustíveis, Política energética, Transição energética



27.05.2023 – Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante evento do G20, em Belo Horizonte (G20 BH, Ricardo Botelho)

BELO HORIZONTE – O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), disse nesta segunda (27/5) que a intenção da política do Combustível do Futuro, em discussão no Senado, é incentivar novas indústrias e que a Petrobras tem “musculatura”, o que dispensa a necessidade de um mandato para o seu diesel coprocessado com óleos vegetais.

O ministro, no entanto, classificou a tentativa de incluir o coprocessado no mandato do diesel verde como “menos pior”, em comparação com a abertura para inserção do combustível – hoje, produzido apenas pela Petrobras – na política do biodiesel.



“Eu sou daqueles que respeitam a decisão do parlamento, mas acho que o governo tem muita simpatia pela nova indústria, tanto do diesel verde quanto do biodiesel. No [mandato do biodiesel] eu fui mais contundente em não admitir. Ainda bem que a querida senadora Tereza Cristina está desviando o foco do biodiesel e levando para o diesel verde, que é realmente uma nova discussão no Brasil”, afirmou.

Durante as discussões do projeto de lei na Câmara, a estatal tentou incluir seu produto no mandato destinado ao biodiesel, defendendo que não deveria existir distinção entre as rotas. A proposta foi rejeitada pelo governo e pelos deputados federais.

Agora, com a matéria no Senado, uma emenda de Tereza Cristina (PP/MS) propõe o reconhecimento da parcela renovável do coprocessado no mandato que será criado para o diesel verde.

“O investimento no coprocessado da Petrobras, que é importantíssimo e que no futuro vai chegar a ser competitivo financeiramente, não pode competir com o biodiesel nem com o diesel verde”

Também conhecido pela sigla HVO, o diesel verde é um combustível idêntico na molécula ao diesel de petróleo, no entanto, sua origem é 100% de matérias-primas renováveis.

No coprocessamento, a Petrobras inclui cargas de óleo vegetal durante o refino do petróleo, resultando em um diesel com uma parcela de carbono de origem renovável. Quimicamente, é obtido por um processo de hidrotreatamento, como HVO. É o argumento usado pela companhia.

Ela batizou a linha de Diesel R e hoje comercializa com 5% de volume (R5) obtido por meio do coprocessamento.

Petrobras não precisa de uma política pública, defende Silveira

“A Petrobras já é monopolista e ela já tem musculatura suficiente para não precisar de mandato”, disse o ministro a jornalistas, após evento do G20 em Belo Horizonte (MG).

“O que nós queremos, além de descarbonizar, com os mandatos que estamos criando para o biodiesel e diesel verde – que não foi fácil aprovar na Fazenda – foi criar essa nova indústria”, disse Silveira.

O Combustível do Futuro, com o mandato do diesel verde (sem coprocessado), criação de políticas para o setor automotivo, novos ciclos de vida, e o mandato do combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês), foi proposto pelo governo federal em 2023.

Na visão de Silveira, o desenvolvimento nessa nova indústria pode ocorrer paralelamente aos planos de expansão da Petrobras.

“Essa nova indústria é uma indústria menor. São investidores menores. Eles precisam captar recursos e têm mais dificuldade para isso no mercado financeiro do que a Petrobras”.

“Como nosso foco é estimular novos investimentos, eu acho que o investimento no coprocessado da Petrobras, que é importantíssimo e que no futuro vai chegar a ser competitivo financeiramente, ele não pode competir com o biodiesel nem com o diesel verde”, concluiu.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/05/2024

BRASIL PRECISA DISCUTIR CONTRAPARTIDAS DE NOVAS ENERGIAS

Segundo ministro, o país é um dos poucos países em desenvolvimento onde a energia é financiada pelo consumidor

Por Nayara Machado 27 de maio de 2024 Em Diálogos da Transição, Eólica, Hidrogênio, Política energética



Alexandre Silveira participa da terceira reunião do Grupo de Trabalho de Transição Energética do G20, em Belo Horizonte, MG (Foto: Ricardo Botelho/G20 Brasil)

Ao discutir políticas para novas fontes de energia, como hidrogênio de baixo carbono e energia eólica offshore, o Brasil deve colocar na mesa as contrapartidas que serão deixadas para a sociedade, defendeu nesta segunda (27/5), o ministro de Minas e Energia (MME), Alexandre Silveira (PSD).

Silveira participou da terceira reunião do grupo de trabalho de transições energéticas do G20, em Belo Horizonte. São três eixos prioritários elencados pela presidência brasileira: reduzir o custo do financiamento, incorporar a dimensão social na transição energética e impulsionar os combustíveis sustentáveis.

Segundo o ministro, o Brasil é um dos poucos países em desenvolvimento onde a energia é financiada pelo consumidor e não há mais espaço para subsídios a fontes que já se pagam.

“A eólica, por exemplo, para estimular a eólica, nada foi feito de contrapartida social porque era uma fase ainda para dar subsídio para crescer a indústria de renovável. Agora, na minha opinião, cessa a necessidade de o consumidor brasileiro pagar mais para estimular a eólica. Ela já anda por si só, seja por causa do hidrogênio verde, seja por causa da indústria, que ela pode vender direto”.

Ele disse que é preciso “aceitar menos pressão do mercado financeiro e abrir mais espaço para política pública”.

“Nós temos que discutir contrapartida para essas fontes de energia. Não estou dizendo taxar. É discutir alternativas de contrapartida social para fontes de energia e para mineração, porque não há transição energética sem lítio, sem cobre. Agora, como fazer é um desafio porque ela tem que ser sustentável e segura. As empresas não podem fazer do jeito que elas querem. Sabe qual é o grande desafio que o Brasil vive nesse momento? Se tornar o Estado necessário”, completou.

Silveira também defendeu que o Brasil ainda tem vocação para geração hidrelétrica, apesar de críticas de organizações ambientais, principalmente através das pequenas centrais (PCHs), e disse que quer voltar a discutir essa fonte.

“É energia limpa, renovável, de pouco impacto ambiental e contrapartida social enorme”.

Energia como ponto de inflexão

O Nordeste brasileiro reúne R\$ 165 bilhões em investimentos em eólica e solar previstos para entrar em operação em 2025. Só no hidrogênio verde, um único hub, no Ceará, tem mais de R\$ 30 bilhões previstos, de acordo com o MME.

“A energia vai ser o ponto de inflexão no mundo ainda nessa década. Com a era do hidrogênio verde, com a era da exportação, da quebra de molécula do etanol, você vai fazer com que a energia seja o principal fator de inflexão no mundo”, disse

“Hidrogênio verde produz amônia, a amônia produz a ureia. Nós somos importadores. Nós somos o oitavo maior consumidor de nitrogenados no mundo e só produzimos 5% de nitrogenados no Brasil. Isso é segurança alimentar”, completou.

Como presidente rotativo do G20, o Brasil também quer aproveitar a oportunidade para abrir novos mercados para os biocombustíveis.



Em entrevista à agência epbr, o presidente da União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica), Evandro Gussi, disse que a grande entrega que o Brasil está fazendo com o G20 é mostrar a capacidade de descarbonização do etanol.

“Por incrível que pareça, é algo que ainda é muito desconhecido em muitos lugares do mundo. Então, [mostrar] o nível de redução de emissões que o etanol já está promovendo neste momento é uma entrega bastante importante”.

Outra agenda é o potencial dos carros híbridos, que combinam eletrificação e biocombustíveis.

Parte dos mais de R\$ 100 bilhões em investimentos anunciados por montadoras no Brasil este ano miram a tecnologia, defendida pela indústria de etanol como um caminho para garantir a operação do setor, ao mesmo tempo em que acompanha o movimento internacional de eletrificação.

“A tecnologia híbrida flex é uma promotora de investimento no Brasil. A gente percebe que mostrar esse grande ativo que o Brasil tem para o mundo tem sido um grande divisor de águas”.

Além dos elétricos, o setor mira novos combustíveis para aviões e navios, e até mesmo hidrogênio.

“O etanol e o biometano figuram entre as principais rotas para a produção de combustível sustentável de aviação (SAF, em inglês), para a produção de combustível marítimo sustentável e todo o processo de hidrogênio. O etanol tem se revelado como uma bela forma de armazenar e de transportar hidrogênio”, completa o CEO.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/05/2024

POBREZA ENERGÉTICA PODE SE AGRAVAR SEM TRANSIÇÃO JUSTA, DIZ ROBERTO ARDENGHY

Presidente do IBP deu entrevista ao estúdio epbr durante a ESG Energia e Negócios
Por estúdio epbr 27 de maio de 2024 Em Petróleo e gás, Transição energética, Vídeos

RIO – Fazer uma transição justa para além dos combustíveis fósseis é essencial para evitar um aumento da pobreza energética, disse o presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) ao estúdio epbr, nesta segunda (27/5), durante o ESG Energia e Negócios, no Rio de Janeiro. Assista na íntegra acima.

“A pobreza energética existe e pode, inclusive, ser agravada se nós não fizermos uma transição energética equilibrada e justa”, disse Roberto Ardenghy.

Ele destacou que essa transição deve considerar a pobreza energética e as especificidades de cada país, garantindo que modelos aplicáveis em uma nação possam não ser adequados para outra.

“Modelos que muitas vezes se aplicam a outros países não são aplicáveis no Brasil. E também modelos que temos no Brasil não são aplicáveis em outros países”, explicou.

Ardenghy defendeu que o Brasil deve aproveitar suas potencialidades únicas, como a produção de biocombustíveis, e que a transição energética deve ser conduzida de forma a não agravar a pobreza energética existente.

Ele destacou que a produção de petróleo e gás deve ser conduzida de maneira ética e sustentável, mitigando os impactos econômicos, sociais e ambientais.

“Precisamos produzir de maneira correta, sustentável e ética, considerando o impacto dessas atividades e buscando formas de reparação quando necessário”, afirmou.

Responsabilidades diferentes para cada país

O presidente do IBP mencionou a necessidade de uma agenda comum para combater o aquecimento global, respeitando as responsabilidades diferenciadas de cada país conforme sua contribuição histórica para as emissões de carbono.

“A responsabilidade de combater o aquecimento global é compartilhada, mas diferenciada, levando em conta o papel histórico de cada país nas emissões de carbono”, explicou Ardenghy.

Também destacou a eficiência energética e a mudança nos hábitos de consumo como necessárias para a transição. Ardenghy enfatizou a necessidade de fazer melhor uso da energia atual e promover mudanças de comportamento para reduzir o consumo desnecessário.

“Precisamos trabalhar em uma agenda de eficiência energética e mudança de hábitos de consumo, agindo de maneira responsável”, disse.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/05/2024

FALTA DE VONTADE POLÍTICA DIFICULTA INTEGRAÇÃO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO BRASIL, DIZ ANDRÉA VULCANIS

Secretária de Meio Ambiente de Goiás falou ao estúdio epbr durante o ESG Energia e Negócios *Por estúdio epbr 27 de maio de 2024 Em Mercado offshore, Petróleo e gás, Transição energética, Vídeos*

RIO – Falta vontade política para uniformizar o licenciamento ambiental a nível nacional, o que dificulta a integração das regras estaduais, disse a secretária de Meio Ambiente de Goiás, Andréa Vulcanis, ao estúdio epbr, nesta segunda (27/5), durante o evento ESG Energia e Negócios, promovido pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) no Rio de Janeiro. Assista na íntegra acima.

“Não há vontade política para uma integração dessas políticas de licenciamento ambiental em nível nacional”, afirmou Vulcanis.

Ela explicou que a desarticulação do Sistema Nacional de Meio Ambiente (Cisnama) e o enfraquecimento do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) nos últimos anos criaram um cenário de soluções isoladas nos estados.

Segundo a secretária, essa falta de coordenação resulta em uma diversidade de sistemas e legislações, dificultando a padronização dos processos.

Tecnologia e análise técnica

Apesar dos desafios políticos, Goiás adotou uma nova abordagem ao licenciamento ambiental, estruturando uma matriz de impacto ambiental específica para cada tipo de empreendimento.

Segundo Vulcanis, essa matriz foi desenvolvida em conjunto com os setores produtivos e ambientais, estabelecendo condicionantes claras e objetivas.

“Todas as atividades produtivas hoje em curso no Brasil, salvo as muito modernas, têm impactos ambientais absolutamente conhecidos. Estruturamos o que chamamos de matriz de impacto para cada tipologia de empreendimento”, explicou a secretária.

A implementação de um sistema de informação tecnológico avançado foi crucial para essa transformação. Vulcanis destacou que Goiás investiu quase R\$ 20 milhões em tecnologia para criar um ambiente virtual onde os empreendedores podem simular o licenciamento ambiental de seus projetos.

“Hoje, um analista que levava 30, 40, 50 dias para analisar um processo faz isso em uma ou duas horas”, afirmou, ressaltando o ganho de eficiência e a redução de subjetividades no processo.

Desafios e avanços

Vulcanis ressaltou que, apesar das críticas de flexibilização, o novo sistema de Goiás aumentou a qualidade técnica e reduziu significativamente os prazos.

“É um momento muito complexo para que a gente uniformize essa política de licenciamento em território nacional. Precisamos sair dessa conturbação que hoje é o licenciamento ambiental”, disse.

Segundo ela, o sucesso do sistema de Goiás demonstra como a combinação de vontade política, tecnologia avançada e análise técnica pode transformar processos burocráticos em mecanismos mais eficientes e transparentes.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/05/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

MAGDA CHAMBRIARD DIZ QUE PETROBRAS TEM DE SER RENTÁVEL E ATENDER AO INTERESSE DOS ACIONISTAS, MAS FRISOU CONTROLE ESTATAL

Em sua primeira entrevista, nova presidente da estatal defendeu expansão da produção de petróleo, incluindo a exploração da Margem Equatorial: 'O Ministério de Minas e Energia está louco para perfurar'

Por Bruno Rosa



Magda Chambriard, nova presidente da Petrobras — Foto: Bruno Rosa

Em meio aos rumores de que pretende alterar parte da diretoria da Petrobras, Magda Chambriard, nova presidente da estatal, disse hoje, em sua primeira entrevista coletiva no cargo, que a empresa tem de ser rentável e atender aos interesses dos acionistas, sejam eles privados ou governamentais.

No entanto, frisou o fato de a petroleira ser classificada como uma empresa de "economia mista", ou seja, tem capital aberto em Bolsa, acionistas privados, mas é controlada pela União, como as outras estatais. Ela defendeu a expansão da produção de petróleo da Petrobras, confirmou que pode fazer mudanças na diretoria e defendeu distribuição dos ganhos da empresa entre acionistas: "Se tem lucro, tem dividendos".

— Isso (rentabilidade) se busca com conversa. Gerir essa empresa para dar lucro é muito fácil. E vamos fazer isso. Nosso esforço será pela tempestividade e agilidade. Vamos respeitar a lógica empresarial. Dando lucro, sendo tempestiva e atendendo aos interesses tanto dos acionistas públicos e privados, nós vamos fazer. A palavra-chave é conversa. E colocar a empresa à disposição dos acionistas dentro da lógica empresarial.

Perguntada pelo GLOBO sobre quem terá a palavra final na estatal, ela respondeu que a Petrobras é uma empresa de “economia mista”.

— A Petrobras é uma empresa de economia mista. Ela roda com diretoria colegiada e submetida com conselho de administração. A lógica empresarial é essa.

Magda indicou que pretende trabalhar pela recuperação da credibilidade da empresa junto ao mercado financeiro, que penalizou as ações da empresa com forte desvalorização após a decisão do presidente Lula de substituir Jean Paul Prates por ela.

— Quando fui indicada, as ações caíram. E pensei é 'hora de comprar'. Primeiro porque vocês conhecem minha história e conhecem a história da empresa. Somos top 10 em tudo. Qual dúvida se tem sobre essa empresa, de que vai dar lucro?

Margem Equatorial: 'O ministério está louco para perfurar'

Magda Chambriard fez uma forte defesa de ampliação da produção de petróleo pela Petrobras e do aumento da atividade de exploração para ampliar reservas, dado que, segundo ela, o declínio da produção a partir de 2030 pode tirar do Brasil a condição de autossuficiente.

Ela defendeu a exploração da chamada Margem Equatorial, no litoral norte, sobre a qual pesam questões ambientais. Ela afirmou que vai buscar esclarecer melhor as autoridades ambientais sobre os planos da Petrobras na região.

— Precisamos ter autorização para explorar. Vamos ter que conversar com o Ministério do Meio Ambiente (MMA) e mostrar o que a Petrobras esta ofertando em cuidado com o meio ambiente, muito mais do que a lei demanda. O Ministério de Minas e Energia (MME) está louco para perfurar — afirmou Magda. — O histórico da Petrobras é de respeito à sociedade. O Ministério do Meio Ambiente precisa ser mais esclarecido sobre a necessidade de a Petrobras e o país explorar petróleo e gás até para liderar a transição energética.

— O foco é zelar para que os ativos de petróleo da Petrobras persistam crescendo. A sobrevivência da Petrobras tem um componente que é a produção tempestiva, com zelo, máximo aproveitamento e com reposição de reservas. E isso significa que é essencial continuar explorando petróleo na costa brasileira. A Margem Equatorial e a costa do Amapá estão nesse contexto.

Segundo ela, a exploração de petróleo no pré-sal representa 26% da balança comercial do Brasil. Mas, disse, que o pico de produção dessas reservas chega por volta de 2030. Por isso, ela defendeu a expansão das atividades de exploração para que a estatal passe a produzir em novas áreas.

— Temos de tomar cuidado com as reposições da reserva. E está fora de cogitação a importação. É trazer a necessidade de explorar novas fronteiras, como a questão do Amapá, na Margem Equatorial, e Pelotas, no Sul do Brasil. Isso tem que ser enfrentado e acelerado. Isso faz parte de uma lógica negocial da empresa. Avançar em novas fronteiras e incentivar a cadeia nacional estão no nosso escopo. É garantir uma Petrobras com perenidade de atuação.

Lula é o 'árbitro'

Em outro momento da entrevista, a presidente da Petrobras lembrou que a exploração de petróleo na Margem Equatorial tem de ser debatida no Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que envolve vários ministérios, a Agência Nacional de Petróleo (ANP) e a Petrobras.

— Quando a gente restringe a discussão a uma instituição única, a gente sai perdendo. Se o MME tem uma posição e o MMA tem outra, o árbitro tem de ser o presidente da República. No fundo temos um fórum para isso, que é o CNPE.

Energia renovável

Apesar da prioridade na expansão da produção de óleo, Magda afirmou que pretende continuar a investir em fontes alternativas de energia e defendeu que é importante ampliar a produção de petróleo para sustentar esses novos investimentos.

— A Petrobras está fazendo essa diversificação. É isso que vai garantir o futuro.

Sobre a atuação da Petrobras no exterior, Magda disse que a internacionalização “é uma possibilidade”, mas reafirmou que sua prioridade será a atuação da empresa no Brasil.

— Mas a prioridade é absolutamente o território nacional. Faz parte da encomenda, que é o respeito à sociedade brasileira.



Pedido de Lula

A executiva disse que encontrou muitos desafios na estatal e afirmou ter como missão retribuir "com muito zelo" a confiança do governo em sua indicação:

— Quero agradecer a confiança do governo brasileiro e tenho que retribuir com muito zelo. A Petrobras é uma empresa com trajetória de imensos desafios. O pré-sal foi um deles e foi superado. Hoje, temos mais um. E temos a garantia da segurança energética do país em um momento em que também temos que enfrentar a transição energética.

Magda afirmou que o pedido que recebeu do presidente Lula foi para ela gerir a “empresa com respeito à sociedade brasileira”.

— A demanda que eu tive do presidente Lula foi: "eu tenho um carinho pela Petrobras. Esse é o tamanho do desafio que estou te dando. Gostaria que você gerisse essa empresa com respeito à sociedade brasileira" — contou Magda. — Eu não posso ter mensagem mais clara que essa. A sociedade brasileira tem vários componentes.

Indústria naval

Perguntada sobre a retomada das encomendas de navios e plataformas a estaleiros brasileiros, uma demanda do governo, Magda lembrou que há muita capacidade de produção desenvolvida no Brasil e indicou que vai perseguir a nacionalização das encomendas da estatal:

— Minha obrigação é reforçar essas cadeias nacionais.

Magda, no entanto, lembrou que a empresa tem a obrigação de estabelecer igualdade de condições entre fornecedores nacionais e estrangeiros:

— O que é importante é que para uma empresa explorar e produzir petróleo no país ela precisa ser contratada para isso. Quando ela ganha essa licitação, os contratos têm a obrigação de igualdade e condições entre fornecedores nacionais e estrangeiros. Vamos ter que honrar essa igualdade de oportunidades. E só com isso a gente já ajuda a reforçar a cadeia de fornecedores.

Mudança na diretoria

A executiva indicou que cogita alterar a diretoria atual, montada pelo antecessor no cargo, Jean Paul Prates:

— Ainda estou conhecendo os diretores. Uma coisa que é natural quando o gestor entra é identificar sinergias. Isso estou fazendo. Se eu fizer uma troca, não faz desabonar ou abonar ninguém. É um ajuste de perfil.

'Se tem lucro, tem dividendos'

Sobre a distribuição de dividendos da companhia, um dos fatores que desgastaram a relação entre Prates e o governo, Magda afirmou que ainda vai entender as prioridades da empresa e as demandas dos diversos componentes da sociedade para dar uma posição sobre o pagamento do montante extraordinário de remuneração aos acionistas, limitado a 50% pelo conselho.

— Se tem lucro, tem dividendos — disse Magda. — Se existe uma coisa que tenho certeza é que a empresa vai dar muito lucro.

Fertilizantes: 'Ninguém vai rasgar dinheiro'

Sobre a negociação da estatal com a Unigel para a produção de fertilizantes no país, ela disse que o acordo está sendo estudado. Lembrou que se o Tribunal de Contas da União (TCU) tem dúvidas sobre se o acordo é lucrativo, a Petrobras vai dialogar com a instituição, repetindo que o “respeito à sociedade” foi uma das missões que recebeu do presidente Lula.

— Faremos se isso for bom para nós. Ninguém vai rasgar dinheiro. Vamos explicar para os órgãos de controle que fertilizantes é um bom negócio. E isso vai ampliar o gás na matriz brasileira. Temos o

produto gás, que tem um espaço para produzir fertilizantes. Vou fazer isso a qualquer preço? Não. Precisa dar lucro.

Manutenção do 'abrasileiramento' dos preços

Sobre a política de preços dos combustíveis, Magda disse que vai seguir com o “abrasileiramento” de preços, como ficou conhecida a nova política de reajustes implementada pelo antecessor, Jean Paul Prates.

— Indesejável é trazer para a sociedade uma instabilidade de preços. O presidente Lula prometeu abrasileirar os preços, e isso foi feito. É uma lógica empresarial. Isso não é uma invenção. Essa simples mudança representou, de janeiro de 2023 até hoje, uma redução no diesel de quase 25%. Isso foi feito e vamos continuar fazendo. Essa lógica pretende não apenas vender o produto, mas garantir market share (fatia de mercado). Se eu aumentar o preço, eu vou perder o market share. Esse preço segue a lógica empresarial e que não quer perder mercado. Vamos perseguir essa direção.

Magda foi diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP) entre 2012 e 2016, durante o governo da ex-presidente Dilma Rousseff. Antes de ingressar na ANP, foi funcionária de carreira da Petrobras, onde trabalhou por 22 anos. Ela assume a companhia no lugar de Jean Paul Prates. Engenheira, ela participou do grupo de transição na área de energia do governo Lula.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/05/2024

HADDAD DIZ QUE DEBATE SOBRE TAXAÇÃO DE COMPRAS INTERNACIONAIS ESTÁ 'POLARIZADO'

Presidente Lula afirmou na semana passada que deve vetar o fim da isenção para compras de até US\$ 50

Por Bernardo Lima — Brasília



Ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira que o debate em torno da taxaçoão de compras internacionais está “polarizado”. Segundo Haddad, o assunto deve ser discutido com o Congresso Nacional, onde tramita o projeto de lei que pode impor a volta do Imposto de Importação para compras de até US\$ 50 por pessoas físicas.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse na semana passada que a “tendência” é vetar o projeto que seria votado pela Câmara dos Deputados na última quarta-feira, mas foi adiado após um pedido do governo.

Questionado sobre a possibilidade do veto, Haddad disse nesta segunda-feira que o mais importante é que o debate sobre o tema esteja acontecendo.

— Isso não pode ser responsabilidade de uma pessoa. É um assunto que está polarizado, e o que nos importa é que o debate técnico se estabeleça, para saber o que é melhor para o país. Mas isso é um assunto que vai acabar sendo discutido por mais do que um ator, para chegar a um denominador comum — disse o ministro a jornalistas no Ministério da Fazenda.

O ministro então destacou a discussão posta com o Congresso Nacional.

— Então hoje pelo menos você tem um debate estabelecido no Congresso Nacional. O Supremo Tribunal Federal (STF) também, as confederações estão mobilizadas. É importante saber o que está acontecendo, a repercussão para a economia, para tomar a melhor decisão

Na Câmara, o relator do projeto de lei que institui Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), deputado Átila Lira (PP-PI) incluiu um trecho no texto da matéria que prevê o fim da isenção de US\$ 50 para pessoas físicas, incluindo sites estrangeiros como os asiáticos Shein e Shopee.

A isenção é encarada por varejistas brasileiros, como um fator que desequilibra a concorrência com produtos importados. A Receita Federal, que integra o Ministério da Fazenda de Haddad, defendeu manter a isenção para compras até esse valor, já que existe hoje o programa Remessa Conforme.

Inaugurado em agosto de 2023 pela Fazenda, o Remessa Conforme, já trata sobre o tema, que funciona por adesão. Os participantes do programa tiveram o Imposto de Importação para compras de até US\$ 50 zerado — antes, era de 60%.

No Congresso, o fim da isenção conta com o apoio do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que já chegou a defender a medida em plenário e negar que se tratasse de um "jabuti".

Na semana passada, Lula disse que não tinha reunião marcada com Lira para discutir o trecho que prevê o fim da isenção, mas que está aberto para um eventual encontro.

Questionado se aceitaria uma taxa menor, o presidente afirmou que há diversas visões sobre o tema, mas que não pode impedir que "pessoas pobres, meninas e moças" comprem "bugigangas".

— Eu não sei, cada um tem uma visão a respeito do assunto. Veja, quem é que compra essas coisas? São mulheres, jovens, e tem muita bugiganga. Nem sei se essas bugigangas competem com as coisas brasileiras, nem sei — afirmou Lula, completando: — Como você vai proibir as pessoas pobres, meninas e moças que querem comprar uma bugiganga, um negócio de cabelo, sabe?

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/05/2024

'O TEMPO VAI JOGAR A FAVOR DA AUTORIDADE MONETÁRIA E DO BC', DIZ GALÍPOLO SOBRE COMPROMETIMENTO COM META DE INFLAÇÃO

Por Luciana Casemiro



Em reuniões internas e com o mercado, Galípolo diz que não está no BC para fazer oposição — Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

Gabriel Galípolo, diretor de Política Monetária do Banco Central do Brasil, disse que vê com muita serenidade o ruído causado no mercado pela decisão dividida sobre o tamanho da redução de juros na última reunião do Comitê de Política Monetária (Copom). Em sua participação na noite desta segunda-feira, na 1ª Edição do Market Talks, da Liga de Mercado Financeiro da Unifei, Galípolo afirmou que o tempo vai dirimir qualquer dúvida

que possa existir sobre o comprometimento da instituição com o controle da inflação:

Entenda: Copom se dividiu sobre o risco de reputação por ter indicado um corte e acabar fazendo outro

Risco climático tem que estar incluído nos cenários das empresas e dos bancos: Autoridades monetárias do mundo todo, inclusive no Brasil, já discutem regulação sobre o tema

- O tempo vai jogar a favor da autoridade monetária e do Banco Central. O Banco Central, ao longo do tempo, vai demonstrar claramente que vai conseguir dirimir e afastar dúvidas que possam ter sido levantadas, dado que a gente vai estar sempre reforçando, reafirmando e demonstrando o compromisso que a gente tem com o que é a nossa missão institucional, que é a persecução da meta de inflação, através da taxa de juros no patamar restritivo necessário, pelo tempo que for necessário.

O diretor do BC, disse ainda que ambos os votos, o do corte de 0,50 ponto percentual, defendido por ele, como o de redução de 0,25 ponto percentual, que foi vencedor, "eram absolutamente tecnicamente defensáveis". Mas reconheceu que existe ainda um ruído presente no mercado principalmente sobre a desancoragem das expectativas de inflação.

- A função do Copom não é explicar as razões da desancoragem. Ao final do dia, cabe ao BC responder e reagir a essa desancoragem das expectativas. Tenho acompanhado de todos os diretores, e eu também tenho tentado reforçar em cada fala minha, que não há ter divergência sobre essa questão do compromisso com a meta de inflação e que o Banco Central vai fazer o que for necessário para colocar a inflação na meta, permanecendo a taxa de juros num patamar restritivo necessário, pelo período que for necessário. É preciso que o tempo se desenrole para que as ações revelem que esse é o compromisso, não só dessa diretoria, mas do Banco Central, o corpo todo da instituição, isso vai se revelar ao longo do tempo e eu tenho certeza que a gente vai conseguir com o tempo de eliminar essas dúvidas que existem, que hoje provocam essa desancoragem das expectativas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/05/2024

SEM PERSPECTIVA DE 6G NO BRASIL, MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES DEFENDE FOCO EM NOVAS APLICAÇÕES DO 5G

Para Juscelino Filho, não previsão de quando e se a rede 6G chegará ao país
Por Letycia Cardoso — Rio



Ministro das Comunicações, Juscelino Filho — Foto: Breno Carvalho/agência O Globo

O ministro das Comunicações, Juscelino Filho, defendeu, durante participação no evento "Os Avanços e Desafios do 5G", promovido pela Editora Globo nesta segunda-feira, que o desenvolvimento de novas aplicações do 5G devam ser prioridade.

Quando perguntado sobre quais as perspectivas para a essa tecnologia nos próximos cinco anos, Filho não deu previsão de quando e se a rede 6G chegará ao país.

— No ano passado, em Barcelona (no Congresso Mundial de Telefonia Móvel), estavam falando em 6G. Este ano, não estavam falando mais. Estavam falando de aplicações do 5G, como internet das coisas, o carro autônomo — comentou.

A partir desta segunda-feira, as operadoras que adquirirem lotes na faixa de 3,5 GHz poderão solicitar à Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) o licenciamento e ativação de estações de 5G em mais 236 municípios, elevando o total de cidades com a possibilidade de ter 5G na faixa de 3,5GHz a 4.134. Se isso fosse concretizado, significaria dizer que 88,6% da população brasileira teria acesso à rede.

No entanto, mesmo com a possibilidade de operação nesses locais, a rede 5G não tem sido efetivamente instalada. Dentre os diversos motivos, as empresas alegam que não há aparelhos celulares com tal tecnologia em número suficiente que justifique o investimento.

Marcos Ferrari, presidente-executivo da Conexis Brasil Digital, que também participou do evento, criticou a carga tributária no setor, o que colocaria o país em posição de desvantagem em relação a países vizinhos, como México e Chile.

—A carga tributária que incide é de 29,4%. É a terceira maior do mundo para telecomunicações — comparou.

Ferrari ainda avalia que as “antenas são um problema na maioria das cidades do país”.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 27/05/2024

'ÀS VEZES NÃO VAI TER UNANIMIDADE, ESSE RUÍDO TEM DE DIMINUIR COM O TEMPO', DIZ CAMPOS NETO

Em almoço com empresários organizado pelo Grupo LIDE, presidente do Banco Central afirmou que 'ruídos' fizeram a expectativa de inflação subir

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



Campos Neto: 'decisão é técnica' — Foto: Cristiano Mariz

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse que as expectativas de inflação subiram diante de “ruídos” recentes, como a discordância entre os membros do Copom na última reunião. Em maio, a magnitude do corte na taxa de juros colocou em lados opostos os diretores indicados pelo presidente Lula, que votaram por uma queda de 0,50 ponto percentual na Selic, e os integrantes remanescentes do governo Jair Bolsonaro. Campos Neto desempatou a votação a favor de uma

queda mais modesta, de apenas 0,25 ponto percentual.

Outros pontos que motivaram a desancoragem das expectativas foram o cenário externo, a iminente troca de comando da autarquia e a mudança da meta fiscal. No entanto, Campos Neto sugere que as expectativas de inflação devem convergir à meta (que é de 3% atualmente), com avanços do governo em relação à política fiscal e ao entendimento de que o Banco Central atua de forma técnica, mesmo diante da mudança no comando, prevista para o final do ano.

Durante um almoço com empresários organizado pelo Grupo LIDE nesta segunda-feira, Campos Neto destacou como avanço a possibilidade de desvinculação dos gastos com saúde e educação, defendida pela equipe econômica, comandada pelo ministro Fernando Haddad.

Pelas regras atuais, os gastos com Saúde representam 15% da receita corrente líquida do governo, enquanto as despesas com Educação devem ser de 18% da receita líquida de impostos, o que estaria pressionando os gastos públicos.

— Tínhamos reconhecido de forma unânime que a inflação estava desancorada. [...] São vários fatores ao mesmo tempo: o tema fiscal, da mudança da meta, você tem um tema na mudança do comando do Banco Central, você tem a especulação sobre a mudança de metas de inflação, né? [...] O tempo vai fazer com que as pessoas entendam que a decisão é técnica, que o colegiado vai discutir com base técnica. Às vezes vai ser unanimidade, às vezes não vai ter unanimidade. Então esse ruído acho que tem que diminuir com o tempo — disse o presidente do Banco Central.

Campos Neto concluiu dizendo que, quanto ao ruído fiscal, tem lido “boas notícias”:

— Eu li recentemente sobre a desvinculação do piso, educação e saúde. Acho que isso é um fato positivo grande. A parte de mudança de comando (do Banco Central), eu acho que isso o tempo vai tratar de endereçar, porque no final das contas o Banco Central é técnico, as instruções são técnicas.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 27/05/2024

CHINA CRIA FUNDO DE R\$ 250 BILHÕES EM SUBSÍDIOS PARA A PRODUÇÃO NACIONAL DE CHIPS

Fundo visa fortalecer a indústria doméstica de semicondutores em meio a restrições dos EUA

Por Bloomberg



Chineses interagem com ferramenta de inteligência artificial em feira de Xangai — Foto: Qilai Shen / Bloomberg

A China criou o maior fundo de investimento em semicondutores do país para impulsionar o desenvolvimento da indústria doméstica de chips.

A terceira fase do Fundo Nacional de Investimento na Indústria de Circuitos Integrados acumulou 344 bilhões de yuans (US\$ 47,5 bilhões ou cerca de R\$ 250 bilhões) vindos do governo e

de vários bancos e empresas estatais, incluindo o Banco da Indústria e Comércio da China, informou a Tianyancha, uma plataforma online que agrega informações oficiais de registros de empresas. O fundo foi constituído na última sexta-feira, 24 de maio.

Este é o mais recente esforço de Pequim para alcançar a independência na indústria, enquanto os Estados Unidos trabalham para restringir o crescimento do setor chinês.

O mais recente montante de investimento, conhecido como Big Fund III, destaca um novo impulso do governo de Xi Jinping para construir sua própria indústria de semicondutores, à medida que as tensões com os EUA aumentam.

A administração Biden impôs grandes restrições à capacidade da China de comprar chips avançados e equipamentos de fabricação de chips, e agora está instigando aliados — incluindo Holanda, Alemanha, Coreia do Sul e Japão — a endurecer ainda mais as restrições à China e fechar lacunas nos controles de exportação existentes.

Com o lançamento do fundo, as ações das principais empresas de chips da China subiram nesta segunda-feira, 27. A Semiconductor Manufacturing International, a maior fabricante de chips da China, teve valorização de 8,1% em Hong Kong, enquanto a Hua Hong, uma concorrente menor, subiu mais de 10%.

O maior acionista do fundo é o Ministério das Finanças da China. Firms de investimento pertencentes aos governos locais de Shenzhen e Pequim também contribuíram. O governo de Shenzhen tem apoiado várias fábricas de chips na província de Guangdong, no sul da China, numa tentativa de libertar a Huawei de sanções aplicadas pelos EUA, que a isolaram de um grande número de componentes semicondutores importados.

As superpotências lideradas pelos EUA e pela União Europeia destinaram cerca de US\$ 81 bilhões para a produção da próxima geração de semicondutores, intensificando uma disputa global com a China pela supremacia em chips.

A Lei de Chips e Ciência de 2022 da administração Biden inclui US\$ 39 bilhões em subsídios para fabricantes de chips, bem como US\$ 75 bilhões em empréstimos e garantias.

A China há muito tem uma política industrial mais proativa, incluindo um programa ambicioso chamado "Made in China 2025", que delineou metas de desenvolvimento em biotecnologia, veículos elétricos e semicondutores. Pelo menos desde 2015, quando esse programa foi lançado, a China tem sido um dos principais apoiadores do setor, utilizando capital estatal para financiar fabricantes de chips locais como a SMIC.

O fundo nacional de chips foi inaugurado há cerca de uma década, com aproximadamente 100 bilhões de yuans (cerca de R\$ 71,4 bilhões) em capital para investir. Xi, logo após se tornar presidente da China, iniciou uma grande reforma na indústria manufatureira do país, visando tecnologias sofisticadas, desde robótica até fabricação avançada de chips.



A China mais que dobrou o tamanho do Big Fund II em 2019, à medida que a corrida contra os EUA pela supremacia tecnológica se intensificou durante a administração Trump. O capital foi usado para financiar alguns dos projetos de chips mais promissores do país.

Mas os generosos investimentos de Pequim nem sempre deram retorno. A liderança da China ficou frustrada com a falha de anos em desenvolver semicondutores que pudessem substituir os chips dos EUA. Além disso, o ex-chefe do Big Fund foi retirado do cargo e investigado por corrupção.

A administração Biden tomou medidas sem precedentes para desacelerar o progresso tecnológico da China, argumentando que tais ações são necessárias para a segurança nacional. Nos últimos dois anos, os EUA cortaram a capacidade da China de comprar os chips mais avançados da Nvidia, que são usados para treinar modelos de inteligência artificial, bem como as máquinas que fabricam chips mais sofisticados.

A China respondeu às restrições aumentando seus investimentos em capacidade de fabricação de chips menos avançados, os chamados "chips legados". Apesar de atrasados, eles são essenciais para funcionamento de diversos sistemas.

O país está agora construindo uma rede de empresas de chips em torno de sua campeã nacional, a Huawei, para avanços tecnológicos no desenvolvimento e fabricação de chips avançados. O recém-criado Big Fund III pode fornecer financiamento para esses projetos.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/05/2024*

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PREÇO DO OURO DISPARA PUXADO POR DÍVIDA DOS EUA, COMPRAS DO BC DA CHINA E INCERTEZAS GEOPOLÍTICAS

Após superar US\$ 2,4 mil no mercado internacional, cotação do metal precioso deve continuar em alta, preveem especialistas; mercado de joias consome quase metade da produção mundial

Por Ivo Ribeiro

A desconfiança sobre a economia americana e a forte atuação dos bancos centrais para reforçar suas reservas levaram o ouro a atingir o maior valor da história. O preço do metal precioso, que gera fascínio na humanidade há milênios e foi padrão monetário até meados dos anos 70, quebrou a marca dos US\$ 2,4 mil (R\$ 12,36 mil) a onça-troy (medida que representa 31,1 gramas) neste mês. Na visão de analistas e especialistas que acompanham o mercado da commodity, a cotação poderá alcançar US\$ 2,5 mil (R\$ 12,87 mil) e até ir além ainda neste ano.

A atuação dos bancos centrais de vários países, especialmente o chinês, para ampliar seus estoques e ter mais ativos tangíveis, vem dando forte sustentação à onda altista. O Banco Popular da China fez compras de ouro pelo 17º mês consecutivo e, segundo dados oficiais, deste mês, o volume total das reservas do país já beira 2.300 toneladas - pouco mais de um quarto das reservas dos EUA. Apenas no ano passado, o BC chinês teria adquirido mais de 200 toneladas. Mesmo como maior produtor mundial, o país é o principal importador, com forte poder de influência no mercado do metal.

Também conhecido como metal amarelo, o ouro tem grande sensibilidade às incertezas geopolíticas mundiais. Depois da invasão da Ucrânia pela Rússia, em fevereiro de 2022, o cenário geopolítico ficou mais tensionado e ganhou nova pressão com os eventos no Oriente Médio, em 7 de outubro de 2023, envolvendo Israel, grupos extremistas e o Irã.

Nesses momentos, explicam os especialistas, os investidores ficam preocupados. Uma corrida às compras de ouro funciona como refúgio, a busca por um porto seguro. A cotação subiu 18% entre 1º

de março e 12 de abril - cerca de US\$ 400 (R\$ 2.060) - por causa da escalada das tensões no Oriente Médio.



Alta da cotação do ouro está sendo impulsionada pela compra do metal pelos bancos centrais, por exemplo Foto: de Art/Adobe Stock

“O que impulsiona o preço do ouro no mercado internacional é o aumento da inflação mundial, principalmente nos EUA, o aumento do risco geopolítico, aumento das reservas nos bancos centrais de diversos países e grandes minas de ouro em fase de exaustão do metal, sobrando minas marginais que têm custo mais elevado de implantação e produção”, resume Mathias Heider, engenheiro de minas e especialista em recursos minerais da Agência Nacional de Mineração (ANM).

Para analistas e especialistas que acompanham o mercado de ouro, a combinação de inflação persistente, emissão massiva de dívida e impressão desenfreada de moeda pelo banco central americano (Fed), com aumento da dívida pública americana, está empurrando os investidores para metais preciosos e outras mercadorias.

Entre as commodities metálicas, o ouro é a que mais reluz nos dois últimos anos e desde março segue num movimento consistente de alta. Na semana passada, a cotação atingiu US\$ 2,417 mil (R\$12,447 mil) a onça-troy. O ciclo ascendente começou em 2018 e ganhou velocidade após a pandemia de covid-19, em 2022. Há uma busca do ouro como ativo de refúgio.

“Durante a pandemia, houve uma mudança macroeconômica importante: governos de muitos países cometeram a indisciplina fiscal e monetária, criando um problema que se tornou crônico - a inflação. Tudo isso aliado à desglobalização mundial”, afirma Otávio Costa, sócio do fundo Crecast Capital. Fundado em 2020, e baseado na Califórnia, EUA, o fundo investe em ouro e outros metais, como prata e cobre. “O momento é excepcional para os metais preciosos e outros, como prata, cobre e zinco”, afirma.



Unidade de produção de ouro da Kinross, em Paracatu, Minas Gerais Foto: Dida Sampaio/AE - 4.jan.2011

“Há teses que apontam para um ciclo de longo prazo, de cinco a dez anos, de preços elevados para o ouro e outros do grupo dos preciosos”, diz o sócio do Crecast. Ele destaca, além da indisciplina fiscal e monetária, a ação dos bancos centrais procurando melhorar a qualidade de suas reservas em ativos reais e mudanças de gestão dos fundos, como os de pensão, em suas carteiras, concentradas em ações e renda fixa. “Nos anos de 1970 e 1980, cerca de 75% dos ativos dos bancos centrais eram ouro; hoje representam menos de 25%.”



Costa cita o período de alta inflação nesta década nos países desenvolvidos - EUA, Canadá e Europa - como um fator crucial. “Em 45 anos, o Tesouro americano mostra mais volatilidade que o preço do ouro.” O metal é negociado na Bolsa de Londres, com contratos futuros, e no mercado spot, da Comex, de Nova York.

Kinross produz cerca de 17 toneladas de ouro por ano em sua mina em Paracatu Foto: Dida Sampaio/AE

O mercado da mineração, afirma, passará por uma grande mudança. De um lado, há uma deterioração das atuais minas e depósitos minerais e escassez de novas descobertas. De outro, vemos redução dos gastos com novos projetos do metal. “É um dos mais baixos gastos no setor e isso vai criar um ciclo de longo prazo na mineração”, diz o investidor brasileiro, baseado na Califórnia.



Para onde vai o preço do metal, Costa não se arrisca a dizer. A mais longo prazo, talvez US\$ 3 mil (R\$ 15,45 mil) ou US\$ 4 mil (R\$ 20,6 mil) , afirma. “O que vejo hoje é a melhor situação que há para a indústria de mineração”.

Analistas de bancos destacam que a Ásia, principalmente China e Índia - dois gigantes na demanda pelo metal, usado na confecção de joias - se tornou o fixador de preços do mercado global. As indicações de onde vai chegar até fim do ano variam de US\$ 2,5 mil (R\$ 12,9 mil) a US\$ 2,7 mil (R\$ 13,9 mil) a onça. Especula-se até US\$ 3 mil (R\$ 15,45 mil).

Com uma visão mais conservadora, o empresário Antenor Firmino, que atua há 30 anos na mineração de ouro, afirma que a atual cotação está muito ancorada nos problemas geopolíticos. “Se de uma hora para outra se decidir acabar a guerra no Oriente Médio, o preço do metal despenca US\$ 200 (R\$ 1.030) num só dia. Depois mais US\$ 100 e deverá permanecer na faixa de US\$ 1,8 mil (R\$ 9,3 mil) a US\$ 2,1 mil (R\$ 10,8 mil)”, diz ele.

A produção anual de ouro no ano passado foi superior a 150 milhões de onças, o correspondente a 4,8 mil toneladas. Desse volume, 75% é oriundo da extração das minas e 25% de metal reciclado. A fabricação de joias fica com quase metade, seguida pela venda aos bancos, barras e moedas, bens de alta tecnologia, ativos financeiros e aplicações industriais.

Quase um quarto da produção do metal foi adquirida, no ano passado, por bancos centrais para compor as reservas e outras instituições, segundo dados do World Gold Council. O primeiro trimestre de 2024 foi o mais forte em compras de ouro, informa a entidade internacional, com uma procura de 1.238 toneladas.

Preço atual eleva ganhos das mineradoras

Esse conjunto de fatores, que reúne déficit fiscal e endividamento dos EUA, juros em alta, incertezas geopolíticas e a forte ação da China para fortalecer suas reservas são um cenário fértil para alta do ouro, afirma Rodrigo Barbosa, presidente da Aura Minerals, mineradora que tem operações no Brasil, México e Honduras.

A Aura colocou em operação no ano passado um grande projeto, Almas, no Tocantins, e toca mais dois - Borborema, no Rio Grande do Norte (previsto iniciar produção daqui um ano) e Matupá, no Mato Grosso, para 2026. Com o atual nível da cotação, a taxa de retorno praticamente dobra em relação ao valor estabelecido como base quando se decidiu montar a mina. “No caso de Borborema, definido a US\$ 1.700, a taxa de retorno vai de 40% para 74%”.

A mineradora, listada na B3 e em Toronto, Canadá, é uma companhia média, em ascensão. Em base anual, está fazendo 260 mil onças (7,8 toneladas), volume que irá saltar para 450 mil onças (14,5 toneladas) ao final dos projetos em implantação. Torna-se uma empresa de US\$ 1 bilhão (R\$ 5,15 bilhões) de receita. O executivo diz que a empresa busca novas oportunidades de aquisições de empresas já iniciadas.

A indústria de mineração de ouro trabalha com preço base de US\$ 1,8 mil (R\$ 9,27 mil) para decidir investir em novos projetos. Há uma série de parâmetros para desenvolver novas minas, que levam de 8 a 10 anos para entrar em operação, desde licenças, pesquisas, sondagens das reservas descobertas, estudo de viabilidade e financiamento para o projeto.

“O teto de custo é US\$ 1,3 mil (R\$ 6,695 mil). Se está abaixo disso há suporte para seguir em frente”, diz Firmino, com a experiência de quem foi um dos fundadores da mineradora Yamana, do Canadá, e fundador, com sócios, da PA Gold, na região rica em ouro do norte de Mato Grosso (Peixoto de Azevedo e Alta Floresta).

A composição do custo de uma nova mina leva em conta também o teor de ouro contido no minério a ser lavrado. A média atual na mineração industrial é de 1 grama para cada tonelada de rocha moída, comenta Barbosa, CEO da Aura Minerals. Quanto menor, maior é a quantidade de volume de

material a ser movimentada para beneficiar e extrair o metal. A era de altos teores nas minas de ouro ficou no passado.

Perspectivas para o ouro no Brasil

Mathias Heider, especialista de recursos minerais da ANM, afirma que o País tem um número relevante de projetos de minas em desenvolvimento e em potencial para exploração de ouro. Quando forem implementados, esses projetos devem adicionar cerca de 20 toneladas anuais de ouro à produção brasileira no prazo de cinco anos.

Apesar de as descobertas de minas de classe mundial serem cada vez mais raras, ele destaca que há ainda espaço para se encontrar novas jazidas e gerar novos projetos, mesmo de porte menor. “A alta da cotação do ouro é um fator que viabiliza”. Atualmente, o volume do País, somando o que extrai as mineradoras e o produzido pela lavra garimpeira legalizada, é de 90 toneladas.

Com o ciclo de alta na cotação do ouro, diz Heider, as empresas buscam acelerar seus projetos, visando aproveitar os ganhos gerados pelo maior preço, ao mesmo tempo que fazem aquisições, e até fusões, para agregar sinergias operacionais e de custo e para elevar suas reservas lavráveis, mantendo a continuidade de suas operações. Por sua vez, projetos que se encontram suspensos ou paralisados podem ser reativados. “O Brasil é um mercado bastante ativo”, afirma.

Várias mineradoras estão tocando novos projetos no País. É o caso da peruana Hochschild (antiga Amarillo), em Goiás, com mina já em início de produção, da Cabral Gold, no Pará, da Aura, com Matupá e Borborema, e da Gmining, no Pará. O polêmico projeto de ouro da canadense Belo Sun, que fica na região da hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, enfrenta entraves de licenciamento ambiental e de questionamentos do Ministério Público Federal. Para além de 2028/2030, são previstos cerca de 20 potenciais projetos.

Atualmente, a produção da mineração organizada no País é liderada pela canadense Kinross, que faz cerca de 17 toneladas por ano em sua mina de Paracatu (MG). A seguir vêm a sul-africana Anglo Gold Ashanti, Pan American Silver, Jaguar, Aura Minerals, Equinox e Nx Gold (que opera a antiga Mineração Caraíba). Tendo o ouro como subproduto da extração de cobre em Carajás, a Vale é uma grande produtora do metal, com cerca de 10 toneladas.

Cerca de 90% do volume produzido pelo País é exportado: no ano passado foram quase 78 toneladas embarcadas ao exterior, que geraram divisas de US\$ 3,5 bilhões (R\$ 18,025 bilhões). O ouro é o segundo item mineral mais exportado, somente atrás do minério de ferro.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/05/2024*

‘A INCERTEZA FISCAL É O CALCANHAR DE AQUILES DA ECONOMIA BRASILEIRA’, DIZ ECONOMISTA-CHEFE DO C6

Para Felipe Salles, a dívida pública ‘não pode crescer para sempre’ e a mudança das metas fiscais feita pelo governo deixou o mercado ‘com a pulga atrás da orelha’

Por José Fucs



FELIPE SALLES / BANCO C6 - ECONOMIA - Foto do economista-chefe do banco C6, Felipe Salles FOTO: Werther Santana/Estadão. Foto: Werther Santana/Estadão

Entrevista com Felipe Salles - Economista-chefe do C6 Bank, trabalhou também no Itaú BBA e na Ciano Investimentos

O economista-chefe do C6 Bank, Felipe Salles, de 47 anos, afirma que não se sente “confortável” em misturar política com economia e que procura manter um “olhar técnico” em suas análises sobre o cenário econômico do País e do exterior.



Nesta entrevista ao Estadão, Salles diz que a mudança nas metas fiscais proposta pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, gerou incertezas no mercado em relação ao controle das contas públicas e à evolução da dívida da União. Segundo ele, “é mais difícil” alcançar o equilíbrio fiscal apenas pelo lado da arrecadação, com o aumento de impostos, como está ocorrendo no atual governo. “O ideal seria que houvesse também um esforço de controle de gastos”, afirma.

Em sua visão, a sociedade tem de decidir não apenas o tamanho do Estado que deseja, mas também onde o Estado deve gastar. “Todo mundo quer um salário mais alto, uma aposentadoria mais alta, mas, se a gente decidir gastar nisso, tem de diminuir os gastos em outras áreas. Este trade-off a gente tem de fazer”, diz. “Isto ajuda a criar o hábito na sociedade de que os recursos são finitos e de que nós temos de fazer escolhas.”

Salles fala também sobre a divisão da diretoria do BC em relação ao ritmo de corte dos juros e sobre eventuais mudanças na política monetária após o atual presidente da instituição, Roberto Campos Neto, deixar o cargo, no fim do ano, quando termina seu mandato. Para ele, o atual cenário global, de juros mais altos e dólar forte, deve impulsionar a cotação da moeda americana ante o real e restringir a margem do BC para prosseguir com a redução da taxa básica (Selic). Confira a seguir os principais trechos da entrevista.

“A valorização do dólar veio para ficar”

Como é que o sr. está vendo o cenário econômico do País no governo Lula?

Quando a gente fala de economia brasileira, sempre gosto de falar primeiro do pano de fundo com o qual a gente trabalha, que é a economia global. O que acontece lá fora tem impacto direto no que ocorre aqui no Brasil. E o que nós estamos vendo – e acredito que vamos continuar a ver por algum tempo – é um cenário global difícil. A China, que foi o grande motor da economia mundial nas últimas décadas, não vai conseguir mais manter o ritmo de crescimento observado até agora. O crescimento da China está declinando – neste ano, a alta do PIB (Produto Interno Bruto) deve ficar em torno de 5% – e acredito que daqui para a frente deve ser ainda menor.

Além disso, os Estados Unidos, que até a pandemia vinham de uma década de juro muito baixo, praticamente zero, tiveram um forte aumento da inflação e acredito que as pressões inflacionárias devam continuar por lá. A consequência disso é que os Estados Unidos subiram os juros, atraindo mais capital e afetando o fluxo financeiro para todo o mundo, inclusive para o Brasil. Então, o que a gente tem hoje é um cenário global com um crescimento um pouco mais baixo do que a gente viu até pouco tempo atrás.

Como o sr. vê o comportamento dos juros americanos nos próximos meses? O sr. acredita que o Fed (Federal Reserve, banco central americano) vai cortar os juros, como muita gente espera?

Acredito que o mais provável é que a taxa fique parada por bastante tempo no patamar atual (entre 5,25% e 5,5% ao ano) e que o Fed espere um pouco mais para cortar os juros, para ver se a inflação vai, de fato, desacelerar. Embora não seja o cenário-base, não dá para descartar que haja até uma nova alta nos juros americanos. Hoje, temos um cenário de juros elevados no mundo inteiro. É uma mudança bem relevante em relação ao que se viu na década passada, de juro zero. Hoje, até o Japão, que tinha juro negativo até recentemente, está começando a subir a taxa.

Na prática, como isso deve afetar o Brasil?

O Brasil sofre os impactos dessa mudança global. Hoje, em função do juro americano mais elevado, nós temos um mundo de dólar forte. Então, como esse cenário deve se manter para a frente, acredito que a valorização do dólar em relação ao real veio para ficar. Pelas nossas projeções, a cotação do dólar deve chegar a R\$ 5,30 no fim deste ano e a R\$ 5,50 no fim de 2025, em grande parte por causa desse cenário externo.



Também deve ficar mais difícil reduzir os juros no País ou trabalhar com uma taxa mais baixa nesse mundo em que vários países estão com juros mais elevados. A gente está vendo que o ciclo de corte da taxa Selic está chegando ao fim. A última ata do Copom (Comitê de Política Monetária do Banco Central) deu alguns sinais importantes nessa direção. Apesar de os bancos centrais terem conseguido trazer a inflação para baixo, no Brasil e no mundo, ainda não conseguiram levá-la para a meta. Então, esses juros ainda devem ficar altos por mais algum tempo.

O sr. trabalha com que piso para os juros no Brasil, no fim do atual ciclo de cortes nas taxas?

A gente está trabalhando hoje com uma taxa de 10,25% ao ano, mas reconhece que a chance de não ter nenhum corte já na próxima reunião do Copom (marcada para 18 e 19 de junho) e de a Selic ficar na taxa atual, de 10,50% ao ano, é grande.

Para Salles, é mais difícil cumprir as metas fiscais só com aumento de arrecadação Foto: Werther Santana/Estadão

Na última reunião do Copom, houve um racha em relação ao ritmo de corte dos juros. Os diretores indicados para o BC pelo atual governo defendiam uma redução de 0,5 ponto percentual na taxa, enquanto os indicados pelo governo Bolsonaro era favorável a um corte menor, de 0,25. No fim, o corte de 0,25 acabou prevalecendo, mas essa divisão gerou muito ruído no mercado em relação ao que pode ocorrer a partir do ano que vem, quando a maioria dos diretores do BC, incluindo o presidente da instituição, tiverem sido indicados pelo presidente Lula. Como o sr. avalia esta questão?

Quando você lê a ata do Copom, observa que os argumentos expostos pelos dois lados são perfeitamente pertinentes. O pessoal do 0,25 argumentou, de maneira simplificada, o seguinte: “A gente achava que era 0,50 num determinado cenário, mas esse cenário não se concretizou. A situação piorou lá fora, tem a questão fiscal aqui dentro, o mercado de trabalho está aquecido. Então, é melhor tirar o pé do acelerador no corte dos juros e cortar 0,25”. O grupo de 0,50 argumentou o seguinte: “O ritmo não importa tanto. O que importa é a Selic terminal”. E de fato, pelo que a gente leu na ata, parece ter havido mais ou menos um consenso de que não era para sinalizar o que acontecerá na próxima reunião do Copom. Tanto que eles não sinalizaram, não falaram se vai ter corte ou se não vai. Não falaram nada. Deixaram a questão completamente em aberto. Então, quando você olha os argumentos apresentados por cada turma, há justificativas técnicas dos dois lados.

O sr. acredita que houve muita espuma em torno disso?

Houve, de fato, uma divisão entre os dois grupos. O que gerou desconforto foi que os quatro diretores indicados pelo atual governo foram os que votaram pelo corte de 0,50, enquanto os membros antigos da diretoria, que o mercado já conhece, já sabe como que eles votam, votaram pelo corte de 0,25. Ficou realmente essa dúvida se, lá na frente, quando toda a diretoria tiver sido indicada pelo atual governo, haverá alguma mudança na condução da política monetária. Mas, por ora, quando a gente lê a ata, quando vê os motivos da divisão, não há nada que indique que isso irá acontecer.

“A gente só vai conseguir ver a política monetária do atual governo a partir de 2025, quando o novo presidente do Banco Central assumir o cargo”

De qualquer forma, isso acentuou a preocupação, que já vem vindo, de que haja uma volta da politização das decisões do Copom com a troca dos diretores antigos do BC e principalmente de seu presidente, Roberto Campos Neto, que deverá deixar o cargo no fim do ano, quando termina seu mandato. Como o sr. analisa isso?



Quando a gente olha para o mandato do Banco Central, de manter a inflação na meta, suavizar flutuações em torno do PIB e tentar fomentar o pleno emprego, as incertezas tendem a aumentar. Quando você tem uma meta única, de manter a inflação na meta, as incertezas em relação à mudança da diretoria, do presidente da instituição, diminuem, independentemente de quem estiver lá. Quando você tem dois ou mais mandatos, é meio natural que isso gere incertezas.

Nos Estados Unidos, por exemplo, há sempre aquela discussão dos Doves (que preferem juros mais baixos para alavancar o crescimento econômico) e dos Hawks (que preferem juros mais altos para manter a inflação mais controlada), porque lá eles têm dois mandatos, o de buscar o pleno emprego e o de manter a inflação na meta. Então, alguns diretores do Fed dão um pouco mais de peso para um e os demais dão um pouco mais de peso para o outro. Isso é natural quando você tem mais de um objetivo e às vezes estes objetivos entram em conflito. Se não entrassem, não precisaria ter os dois mandatos. No Brasil, temos de ver como o novo colegiado vai se comportar em relação aos objetivos, aos mandatos que o Banco Central tem. Com a autonomia do Banco Central (e a instituição de mandatos fixos para seus diretores), a gente só vai conseguir ver realmente qual será a política monetária do atual governo a partir de 2025, quando o novo presidente da instituição assumir o cargo.

Agora, o sr. mencionou há pouco a questão fiscal como um dos fatores que levaram os diretores mais antigos do BC a votar pelo corte de 0,25 na taxa Selic, em vez de 0,50. Como o sr. avalia a política fiscal do governo Lula?

Em relação à política fiscal, eu acredito que algumas coisas boas aconteceram. Primeiro, houve a manutenção de uma regra. O arcabouço fiscal é um conjunto de regras que estabelecem quanto o governo pode gastar e qual deve ser o crescimento real das despesas. O arcabouço estabelece também metas para o resultado primário (receitas menos despesas, sem contar os juros da dívida) ao longo dos anos. Só que, ao mesmo tempo, vem ocorrendo um aumento muito grande do gasto público, que dificulta o cumprimento das metas.

Só em 2023, segundo os dados oficiais, foram R\$ 230,5 bilhões de déficit do governo central (Tesouro Nacional, Previdência e Banco Central), o pior resultado da série histórica, excluído o déficit registrado em 2020, no auge da pandemia.

É verdade, mas nós temos de levar em conta que esse valor incluiu o pagamento de precatórios pendentes, que representou uma parte relevante desse déficit. De qualquer forma, foi um déficit grande, para o qual nós temos de ficar atentos. O ponto principal é que, embora seja bom ter uma regra que traga previsibilidade para as contas públicas, embora seja bom ter metas que indiquem claramente que a gente está indo na direção de controlar o crescimento da dívida, caso elas sejam cumpridas, o fato é que o cumprimento do arcabouço fiscal e das metas de superávit primário caiu muito nas costas do aumento da arrecadação – e é mais difícil conseguir cumprir as metas simplesmente aumentando de maneira significativa a arrecadação.

Ainda mais se a gente levar em conta que a nossa carga tributária já é muito alta, na faixa de 33% do PIB.

Quando a gente compara o Brasil com países mais ricos, não é bem assim. Há países que têm carga tributária bem maior do que a nossa. Mas, quando a gente compara com países com um nível de renda parecido com o nosso, aí, sim, podemos dizer que o País já tem uma carga tributária elevada. Então, é difícil, bastante desafiador, você cumprir metas fiscais só em cima do aumento de arrecadação.

Recentemente, apenas quatro meses depois de o novo arcabouço entrar em vigor, o governo já anunciou a alteração das metas fiscais de 2025 e 2026. Qual a credibilidade que as metas podem ter se em tão pouco tempo o governo já as altera?

A gente está vendo o governo fazendo esforços para arrecadar mais, tapar buraco, propondo novas medidas. Ainda assim, restam dúvidas se isso vai ser suficiente para cobrir o déficit. De fato, a mudança das metas de 2025 em diante deixa o mercado com a pulga atrás da orelha. O ideal, quando você não cumprir a meta, seria disparar alguns gatilhos de contingenciamento de gastos que ajudariam a alcançar os objetivos traçados nos anos seguintes. Isso está previsto no próprio arcabouço. Então, quando você muda a meta de 2025 e 2026 em diante, isso gera algum arranhão



na credibilidade. Se você tem uma meta, tem de tentar cumpri-la, tem de fazer o máximo que puder para cumpri-la.

“Na pesquisa Focus (do Banco Central), os economistas aumentaram as previsões para a evolução da dívida pública”

Qual o efeito que o anúncio de mudança nas metas feita pelo governo teve no mercado?

Ficou claro que existem custos de mudar as metas, de fazer isso de novo. O dólar subiu, os juros subiram. Na pesquisa Focus (do Banco Central), os economistas também aumentaram as previsões para a evolução da dívida pública. Isso gera algum grau de incerteza, principalmente no Brasil, que é um país que, historicamente, já tem problemas fiscais. Não é uma coisa que começou hoje, nem ontem.

Isso não significa que o arcabouço não serve para nada, que a gente tem de zerar tudo. Não é isso. De novo, eu acredito que as regras do arcabouço fiscal, as metas de resultado primário são boas, têm de ser mantidas, mas idealmente, se estiver difícil de cumpri-las, a gente deveria disparar os gatilhos, o contingenciamento, o corte de gasto. Só que eles estão tentando cobrir esse buraco de novo só via arrecadação. Seria melhor tentar fazer também algum controle de gastos.

Saindo do mundo das ideias para o mundo real, qual a possibilidade concreta de isso acontecer no atual governo, considerando que o próprio presidente Lula tem criticado o controle de gastos e a preocupação com o equilíbrio fiscal e o crescimento da dívida pública?

Como eu disse, acredito que, do ponto de vista de arrecadação, tem havido um esforço enorme para controlar o déficit fiscal. O esforço via arrecadação está sendo muito grande. Se isso não for suficiente, o ideal seria que houvesse também um esforço de controle de gastos. Mais uma vez, se isso não ocorrer, muito provavelmente novas medidas terão de ser implementadas mais para a frente. Mas esse não é um fenômeno que só está acontecendo no Brasil. Outros países apresentam problemas similares. Nos Estados Unidos, também há uma preocupação muito grande com a questão fiscal e com o aumento da dívida.

“A gente tem de escolher se quer mais governo e menos setor privado ou mais setor privado e menos governo. Em economia, a gente sempre tem de fazer escolhas”

Muitos analistas dizem que a realização do ajuste fiscal via aumento de impostos tem um limite, do qual a gente está próximo ou já passou dele faz tempo. Há uma percepção também de que as medidas arrecadatórias implementadas na atual gestão podem não ter o impacto que se esperava e ainda desestimular os investimentos privados, ao drenar recursos para o governo. O sr. concorda com eles?

Acho que são duas discussões diferentes. Uma delas tem relação com o tamanho do Estado. Nós, sociedade brasileira, queremos um Estado pequeno, médio ou grande? Pelo que a gente tem visto, estamos indo na direção de um Estado um pouco maior, com expansão de gastos e da própria arrecadação, cuja consequência lógica é o encolhimento do setor privado. Esta é uma discussão. Outra discussão é como é que a gente financia esse Estado. Pode ser com aumento de arrecadação, que é o que está sendo tentado pelo governo. Ou com aumento de dívida. Só que a dívida pública não pode crescer para sempre. A gente tem de escolher o que quer: mais governo e menos setor privado ou mais setor privado e menos governo. Infelizmente, não dá para ter tudo. Em economia, a gente sempre tem de fazer escolhas.

E o sr. concorda ou não com a ideia de que existe um limite máximo de arrecadação para o governo drenar do setor privado, sem afetar a atividade econômica e a própria arrecadação?

Existe um limite máximo de arrecadação, mas é difícil de conseguir estimar qual é. É difícil saber. Mas se torna de fato cada vez mais difícil aumentar a arrecadação. Se a carga tributária é pequena e você quer aumentá-la, é relativamente fácil. Se ela é média, já não é mais tão fácil. E, se ela já é elevada, começa a ficar mais difícil aumentar impostos.

Em sua visão, até que ponto esse desequilíbrio fiscal pode afetar o financiamento da dívida do País?

Essa é a dúvida que está havendo. Será que esse aumento de arrecadação que eles estão promovendo é suficiente para equilibrar as contas públicas e conter o crescimento da dívida? Com essa incerteza, os efeitos começam a aparecer hoje e não lá na frente. O dólar, por exemplo, fica um pouco mais alto. Isso tem impacto na inflação, nas importações. Os juros, principalmente os juros longos, também sobem. Então, o financiamento de longo prazo, de cinco anos ou mais, fica mais difícil. Qualquer tipo de incerteza tem impacto na economia.

Pelo que acompanhei, as estimativas de arrecadação que o próprio ministro Fernando Haddad tinha feito não estão se confirmando até agora, o que acaba agravando o cenário fiscal imaginado pelo governo.

De fato, (as estimativas de arrecadação) não estão se confirmando. Mesmo com a mudança das metas, é muito provável que eles tenham de tomar medidas adicionais de aumento de arrecadação ou de corte de gastos. Talvez haja uma demora para as medidas adotadas surtirem o efeito previsto. A gente ainda não sabe. Mas, como eu falei, é muito provável que novas medidas tenham de vir pela frente.

O governo aposta num suposto crescimento futuro da economia, para diluir o peso relativo da dívida no PIB. Isso não é muito arriscado, principalmente se levarmos em conta o cenário global que o sr. traçou no início da nossa conversa?

Sem dúvida, numa economia que cresce, que tem um crescimento potencial elevado, que consegue manter um ritmo bom durante vários anos, os problemas fiscais diminuem rapidamente. Então, se você mantiver o gasto mais ou menos parado ou crescendo menos do que o PIB, a relação entre os dois indicadores muda ao longo do tempo. Mas, no curto prazo, acho difícil a gente se beneficiar dessa dinâmica.

A questão prática que se coloca é: será que o Brasil tem condições de ter o ritmo de crescimento necessário para isso acontecer? Para responder a esta pergunta, é preciso olhar para três fatores principais. O primeiro é a demografia. E aqui a gente se depara com uma situação em que o bônus demográfico já não é mais tão favorável quanto foi no passado. A população em idade ativa, na idade de trabalhar, ainda está crescendo, mas cada vez menos.

Além da demografia, que outros fatores, em sua visão, podem afetar o crescimento do País?

Outro fator relevante é o investimento, que foi um dos fatores que puxaram o crescimento da China. O problema é que o Brasil tem um nível de poupança baixo. A taxa de investimento com proporção do PIB também é baixa. Então, o crescimento dificilmente deverá vir por esse caminho. O terceiro fator é o aumento de produtividade. Para aumentar a produtividade, a gente tem de fazer várias reformas. Neste sentido, a gente teve uma excelente notícia recentemente, que foi a reforma tributária. A reforma tributária não foi desenhada para aumentar a arrecadação, não é a função dela. Foi feita para simplificar um sistema que é extremamente complexo. Mas, para ela dar frutos, ainda vai demorar um tempo. Ela não vai dar frutos imediatos, porque até fazer toda a transição do atual sistema para o novo vai levar alguns anos.

Eu destacaria também mais dois pontos que acho muito importantes para alavancar o crescimento: a educação, que é uma área na qual a gente não está tendo um bom desempenho, pelos resultados obtidos nos testes do PISA (Programa Internacional de Avaliação de Alunos), e a abertura da economia. Não conheço uma sociedade que tenha se desenvolvido de forma inteiramente autônoma. Normalmente, o desenvolvimento vem com comércio, com trocas, não só de bens, mas de tudo.

“Há pouca evidência de que a produtividade esteja aumentando. Isso gera dúvida se será possível manter o atual ritmo de crescimento do País”

Recentemente, a Moody's, uma das principais agências internacionais de avaliação de risco, mudou a perspectiva de crédito do Brasil de estável para positiva. Muitos analistas criticaram a decisão da Moody's, por tudo o que sr. está falando. Como o sr. analisa esta questão?

Eu acredito que cada agência tem sua metodologia, olha para um conjunto de dados. Quer dizer, cada agência tem sua opinião sobre o que enxerga na economia brasileira e transmite essa opinião através de mudanças na classificação de risco, seja no viés, seja no próprio rating. Quando a gente



olha para a economia brasileira, tem coisas que preocupam, mas tem também boas notícias, como afirmo há pouco. O que nos preocupa? Como sempre, é o fiscal. Esta é a grande preocupação da economia brasileira. Mas a gente enxerga também coisas boas.

Nos últimos três anos, o Brasil retomou um ritmo de crescimento bom. Isso eles já levam em conta. A inflação, que havia subido muito, agora já está em um patamar mais controlado. Ainda não está na meta, mas já está abaixo do teto. As agências olham tudo isso. Em relação às reformas, a gente aprovou a reforma tributária e sua regulamentação já está em análise no Congresso. Então, há boas notícias, apesar das preocupações. Cada agência toma sua decisão de acordo com o que julga apropriado.

Agora, o que o sr. mesmo pensa sobre isso?

Como já comentei, acredito que a gente teve boas notícias com relação à inflação e ao crescimento, embora eu quisesse ter mais evidências de que a produtividade está aumentando. A gente ainda tem pouca evidência de que isso esteja ocorrendo, o que gera alguma dúvida se será possível manter o atual ritmo de crescimento do País. Com o tempo, o próprio comportamento da produtividade vai responder isso. Mas realmente a incerteza fiscal é elevada. A incerteza fiscal é o calcanhar de Aquiles da economia brasileira – e não é de hoje, como eu falei.

Há alguns dias, a ministra Simone Tebet, do Planejamento, andou defendendo a desvinculação do salário mínimo das aposentadorias e de outros benefícios, como uma forma de controlar os gastos. Mas o ministro Fernando Haddad já disse que essa solução não será implementada pelo governo. Como o sr. vê esta questão?

A gente tem de decidir não só o tamanho do Estado que quer, mas também onde o Estado gasta, com o que devemos gastar. Esta é uma discussão que a gente também precisa ter. É uma discussão natural que a sociedade tem de ter, não só aqui, mas qualquer país. Levando em conta que a gente tem tanto para gastar, será que gastar dessa forma é bom ou ruim? Todo mundo quer um salário mais alto, uma aposentadoria mais alta, mas ao mesmo tempo, se a gente decidir gastar nisso, tem de diminuir os gastos em outras áreas. Este trade-off a gente tem de fazer.

“Quando você coloca um limite no crescimento dos gastos, ajuda a criar o hábito na sociedade de que os recursos são finitos e de que nós precisamos fazer escolhas”

Parece haver uma dificuldade de o governo entender que os recursos são limitados e que, na verdade, é um jogo de “rouba monte”. Não adianta imaginar que o monte pode crescer indefinidamente e que é possível atender a todas as demandas sem tirar nada de ninguém, que dá para deixar todo mundo feliz e vai ficar tudo bem. É isso?

Exatamente. Um dos princípios que norteou o teto de gastos (que limitava as despesas de um ano ao nível do ano anterior corrigido pela inflação) e até, em certa medida, o novo arcabouço fiscal é justamente esse. A partir do momento que você coloca um limite no crescimento de gastos – no caso do novo arcabouço, embora haja uma previsão de crescimento das despesas, existe um limite – isso ajuda a criar o hábito na sociedade de que os recursos são finitos e de que nós precisamos fazer escolhas, de que, se você resolver investir mais numa área, necessariamente vai ter de diminuir o gasto em outra.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/05/2024

BRASIL PODE LIDERAR SOLUÇÕES CLIMÁTICAS COM INVESTIMENTO POTENCIAL DE US\$ 3 TRI, DIZ ESTUDO

Mapeamento da Boston Consulting Group (BCG) aponta que País tem papel estratégico na mitigação das mudanças climáticas e pode liderar implementação de soluções até 2050, com a concretização dos investimentos

Por Shagaly Ferreira

O Brasil tem potencial para ser um centro global de soluções climáticas, com oportunidades de investimento que podem chegar a US\$ 3 trilhões até 2050. A estimativa é do estudo Seizing Brazil's

Climate Potential (Aproveitando o Potencial Climático do Brasil), divulgado nesta segunda-feira, 27, pela Boston Consulting Group (BCG).

Em relação ao potencial teórico para soluções baseadas na natureza (NBS, na sigla em inglês), por exemplo, o País aparece na dianteira na comparação com outras oito economias: China, Indonésia, União Europeia, Índia, Rússia, México, Estados Unidos e Austrália, que complementam, respectivamente, o ranking.



Estudo da BCG aponta que Brasil pode ser líder global em soluções climáticas Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Entre os exemplos que ilustram o potencial para atração de investimentos, o mapeamento cita movimentos de companhias do setor privado, como o acordo de compra de 3 milhões de créditos de carbono no Brasil em 15 anos feito pela Microsoft este ano; e o investimento de cerca de US\$ 70 milhões da farmacêutica AstraZeneca no plantio de 12 milhões de árvores nativas na Mata Atlântica, em 2023.

Segundo o diretor executivo e sócio do BCG, Arthur Ramos, a posição estratégica do País nesse contexto frente às demais economias tem relação com suas iniciativas já implementadas, como agricultura sustentável — na qual o Brasil é líder mundial — e produtos industriais verdes, e com a alta competitividade de energias renováveis. Essas são as áreas com mais potencial para receber os futuros investimentos, tanto internacionais quanto domésticos.

“Toda a tese deste estudo está baseada (no fato de) que o Brasil tem vantagens comparativas muito importantes, fruto das suas condições naturais, da sua extensão territorial e de seus recursos energéticos, fósseis e renováveis. Mas, o lado renovável é muito forte. Então, essa é a atração principal que a gente vê aqui”, diz o especialista. “São itens positivos para a gente estar perseguindo, e o capital vai vir por (meio dessas áreas)”, complementa.



Arthur Ramos é diretor executivo e sócio do Boston Consulting Group (BCG) Foto: Boston Consulting Group

Na avaliação de Ramos, os investidores e fundos internacionais que valorizam os compromissos sustentáveis das empresas não só vão observar se elas, de fato, cumprem as preocupações com a matriz de consumo energético, conforme as exigências socioambientais, entre outros, como vão buscar um diferencial. “Eles olham isso como uma questão global, mas, no Brasil, talvez olhem com o dobro de atenção”, pontua. “Por isso, mais do que cumprirem os compromissos, é importante que as empresas se tornem referência.”

Nesse contexto, o estudo destaca que a realização da 30ª Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas (COP-30) no Brasil em 2025 pode ser uma oportunidade para que as empresas ligadas ao ecossistema de descarbonização atraiam os investimentos necessários para integrar essas soluções às suas estratégias de negócios. O evento funcionará como uma vitrine para o mundo.

“Eu acho que a alternativa para as empresas não é ‘vestir a noiva’ ou fazer propaganda, mas, sim, divulgar as suas iniciativas que realmente vão causar algum impacto, preferencialmente na Amazônia ou associado à Amazônia. (Divulgar) em que a empresa está contribuindo, seja individualmente, seja coletivamente, na sua cadeia de valor para reduzir a pegada de emissões (de carbono), para a sustentabilidade e para uma atuação socioambiental responsável”, orienta.

Descarbonização da economia mundial

Conforme a pesquisa, a descarbonização da economia mundial é urgente tanto na prevenção de desastres climáticos quanto para evitar perdas na atividade econômica global. A estimativa é que, sem essas medidas de prevenção, a crise do clima resulte em uma queda de 30% no Produto Interno Bruto (PIB) per capita mundial até 2100.

A transição para a Net Zero no mundo, estima o estudo, vai exigir investimentos de até US\$ 150 trilhões ao longo das próximas três décadas. O foco para isso estão nas áreas que ofertam soluções em energia renovável, biomassa e biocombustíveis, agricultura sustentável, compensação de carbono, eletrificação e baterias e hidrogênio verde.

Para Ramos, as perspectivas de que esses valores sejam investidos nessas medidas são positivas, mas isso não ocorrerá no curto prazo. “O ponto de partida é uma grande rampa, um grande desafio de mobilização de fundos para fazer essa transição energética. E, também, muitos desses negócios dependem desse início para poder criar massa crítica e um ciclo de investimentos. Eu acredito que, no curto prazo, não (haja mobilização de capital). Mas a perspectiva (no longo prazo) é positiva”, afirma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/05/2024

NUTRIBRAS ALIMENTOS INVESTE R\$ 500 MILHÕES PARA SER AUTOSSUFICIENTE EM MILHO

Ampliação da lavoura vai contribuir para melhorar a margem Ebitda da companhia, que foi de 14% em 2023, com a expectativa de saltar para até 25% em 2024, segundo a empresa
Por Coluna Broadcast Agro

A Nutribras Alimentos, com atuação na suinocultura em Sorriso (MT), quer se tornar autossuficiente em milho até 2026. Como o insumo é o principal na ração dos animais e vem sendo cada vez mais demandado para fabricação de etanol, a empresa quer reduzir custos. Está investindo R\$ 500 milhões para expandir em seis vezes a área total de cultivos – incluindo soja e feijão –, para 35 mil hectares. Jonas Stefanello, coordenador técnico da Nutribras, explica que a ampliação da lavoura vai contribuir para melhorar a margem Ebitda da companhia, que foi de 14% em 2023, com a expectativa de saltar para até 25% em 2024. “Temos adubo orgânico próprio, o que nos ajuda a reduzir custos”, diz, referindo-se aos dejetos das granjas suínas.

Ampliação dos abates nos planos

Em 2023, a Nutribras teve receita operacional líquida de R\$ 618 milhões, e espera para 2024 R\$ 697 milhões. A empresa, que já era autossuficiente em soja, projeta agora vender 60% da produção, e também aumentar o abate, de 2,3 mil para 3 mil suínos até 2025.

Planos de exportar produtos próprios

Hoje só 10% da carne suína produzida pela Nutribras é exportada, para Ásia, Leste Europeu e América do Sul. O objetivo é dobrar essa participação, com a oferta de produtos de marca própria, diz Stefanello. “Temos trabalhado em nichos de mercado na Ásia.” A empresa espera obter habilitação para a China nos próximos anos.



Em Sorriso, Mato Grosso, ficam a sede do frigorífico de suínos e a fábrica processadora de alimentos da Nutribras Foto: Divulgação/Nutribras Alimentos

Mais campo

A DigiFarmz, agtech de tecnologia para manejo de lavouras, pretende somar mais 100 mil hectares de área coberta no Brasil e no Paraguai até o fim do ano. Hoje monitora 500 mil hectares e pretende chegar a 1 milhão de hectares até o fim de 2025. Atualmente, a startup atua em soja e trigo, mas no ano que vem incluirá milho no portfólio e, até 2027, algodão, cana-de-açúcar e canola. Ricardo



Balardin, diretor de estratégia, conta que a expectativa é fechar a safra 2023/24 com faturamento de US\$ 350 mil e, em 2024/25, de US\$ 500 mil.

Novas fronteiras

A empresa trabalha em processo de validação para operar também nos Estados Unidos a partir de 2026. A ideia é alcançar 200 mil hectares de soja, milho e trigo no Corn Belt norte-americano – os Estados de Indiana, Ohio, Iowa e Illinois e um pedaço do Michigan.

Agro digital

Outra startup, a Bart Digital, de soluções digitais para o financiamento agrícola, projeta crescer 50% em fatia de mercado e alcançar R\$ 14 bilhões em operações feitas dentro da plataforma em 2024, diz Mariana Bonora, CEO. A estratégia é fazer os clientes utilizarem mais de um dos serviços oferecidos pela empresa de Londrina (PR), que incluem digitalização de garantias e busca de dados automatizada para análise de crédito. Desde seu nascimento, há oito anos, a Bart acumula R\$ 27 bilhões em transações.

Entrave

Produtores rurais e agroindústrias gaúchas enfrentam mais uma dificuldade: a emissão de nota fiscal eletrônica para transporte interestadual dos produtos, como o arroz. Praticamente todos os sistemas e serviços da Receita Estadual continuam indisponíveis. Isso porque a Procergs, companhia responsável pelos sistemas de tecnologia da informação do governo do Rio Grande do Sul, opera parcialmente desde que sua unidade foi alagada. “Além disso, permanece o problema logístico, com algumas rodovias ainda interrompidas e dificuldade na oferta de frete”, conta Gedeão Pereira, presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Rio Grande do Sul (Farsul).

Reconstrução

Nesta semana chegarão ao Rio Grande do Sul 32 máquinas da linha amarela para ajudar na recuperação de municípios. Retroescavadeiras, escavadeiras, patrulas e motoniveladoras serão entregues às prefeituras pela bancada parlamentar gaúcha. Do total de R\$ 44 milhões em emendas parlamentares aprovadas para a ação, R\$ 21,2 milhões em equipamentos chegarão nesta primeira fase.

Arroz pode ser importado com imposto zero

O governo federal zerou a tarifa de importação de três tipos de arroz até o fim do ano. A medida é para garantir o abastecimento do produto, segundo o Ministério da Indústria. Com isso, o governo espera que o arroz de países de fora do Mercosul chegue aqui a preços mais competitivos e ajude a evitar o aumento do custo do cereal ao consumidor final.

Ministério da Agricultura será transferido para o RS

Amanhã, o Ministério da Agricultura vai instalar um gabinete itinerante em Santa Cruz do Sul (RS). O ministro Carlos Fávaro visitará a cidade para ver a situação da agropecuária, afetada pelas enchentes, e receber demandas do setor. Os prejuízos do agro gaúcho ultrapassam R\$ 2,9 bilhões. /LEANDRO SILVEIRA, AUDRYN KAROLYNE e ISADORA DUARTE

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/05/2024

STELLANTIS INVESTIRÁ R\$ 3 BILHÕES EM FÁBRICA DA CITROËN NO RIO DE JANEIRO ATÉ 2030

Montadora já tinha anunciado R\$ 14 bi para a fábrica de Betim, em Minas Gerais, e outros R\$ 13 bi para Goiana; total de investimentos no País em cinco anos chega a R\$ 30 bi

Por Eduardo Laguna (Broadcast)

A Stellantis anunciou nesta segunda-feira, 27, investimentos de R\$ 3 bilhões na fábrica que produz atualmente carros da marca francesa Citroën em Porto Real, no sul do Rio de Janeiro. O valor corresponde à menor parcela na divisão dos R\$ 30 bilhões a serem investidos pela montadora no Brasil entre 2025 e 2030.

Antes, a Stellantis já tinha anunciado a destinação de R\$ 14 bilhões para a fábrica de Betim (MG), onde são produzidos hoje carros da marca Fiat, e outros R\$ 13 bilhões para Goiana, no norte de Pernambuco, onde são fabricadas atualmente as picapes Toro, da Fiat, e Rampage, da Ram, além de três utilitários esportivos da marca Jeep: Commander, Compass e Renegade.

O anúncio de investimento em Porto Real aconteceu durante visita à fábrica do secretário de desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro, Vinicius Farah.

Entre os projetos contemplados pelos investimentos, a Stellantis vai produzir um modelo inédito em Porto Real nos próximos anos. A expectativa, conforme a imprensa especializada, é que seja o utilitário esportivo Avenger, da marca Jeep.



A Stellantis, dona das marcas Citroën, Fiat, Jeep e Peugeot, anunciou na sexta-feira, 22, que investirá R\$ 2,5 bilhões até 2025 na fábrica da empresa na cidade de Porto Real, no Estado do Rio de Janeiro. O anúncio foi feito após uma reunião entre o presidente da Stellantis para América do Sul, Antonio Filosa, e o governador fluminense, Cláudio Castro. Foto: Divulgação/Stellantis

Com os R\$ 3 bilhões do novo ciclo, os investimentos na unidade de Porto Real desde 2011 vão superar R\$ 13 bilhões. Além do desenvolvimento de novos produtos, os recursos serão direcionados à pesquisa e desenvolvimento e modernização da

fábrica.

Ao todo, a montadora promete lançar 40 novos produtos até 2030, entre atualização da linha atual e modelos completamente novos, e implementar nas fábricas plataformas que permitirão a produção tanto de carros convencionais, movidos a etanol ou gasolina, quanto veículos híbridos e puramente elétricos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/05/2024*



VALOR ECONÔMICO (SP)

COMO PENSA MAGDA CHAMBRIARD, NOVA PRESIDENTE DA PETROBRAS

Confira algumas ideias da executiva a partir de artigos que escreveu em revistas especializadas e de entrevistas concedidas antes de ser indicada à presidência da Petrobras pelo presidente Lula (PT)

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Defensora da atuação da Petrobras na exploração e produção de petróleo e gás e do papel da empresa como indutora do desenvolvimento no país, a engenheira civil Magda Maria Regina Chambriard assume a estatal com a missão de acelerar investimentos em áreas em que a empresa se desfez de ativos no passado recente, como refino e fertilizantes.

Chambriard foi uma das integrantes da equipe que formulou propostas de campanha para a área de energia do então candidato e hoje presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Conhece bem, portanto, os temas do setor.



A executiva assume uma Petrobras diferente da que conheceu quando atuou na companhia, entre 1980 e 2002. Depois desse período, ela foi cedida à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), instituição em que foi diretora, em 2008, e assumiu a diretoria-geral, em 2012.

À frente da ANP, Chambriard defendeu a política de conteúdo local e foi crítica do plano de desinvestimentos que a estatal promoveu na última década como forma de reduzir o elevado endividamento, que garantiu à Petrobras o título de “empresa com a maior dívida corporativa do mundo”.

Após ser empossada na presidência da companhia, Chambriard disse em seu perfil, na rede social LinkedIn: “Reafirmo meu compromisso com o crescimento contínuo da nossa indústria.”

Confira algumas das ideias da executiva a partir de textos que ela mesma escreveu em revistas especializadas e de entrevistas concedidas antes de ser indicada para a presidência da Petrobras pelo presidente Lula, em 14 de maio.

Petróleo na matriz energética

“Do consumo [total] de energia no mundo, 84% ainda são resultantes dos combustíveis fósseis. Com esses números, é fácil concluir que ainda precisaremos contar com o petróleo. Não tem como dar cavalo de pau em um transatlântico. O Rio de Janeiro ainda vai contar com essa receita e com essa indústria por algumas décadas.”

Entrevista para o canal Alerj Digital, no YouTube, publicada em 13 de agosto de 2021.

<https://www.youtube.com/watch?v=ZL5L9FDG3K0>

Indústria Naval

“O Rio de Janeiro é um Estado que está abraçado com o [Oceano] Atlântico e alocando uma indústria de petróleo que acontece no mar. Nesse cenário, precisamos muito de ter o apoio da indústria naval. O setor naval é importante porque a atividade petroleira do Estado do Rio de Janeiro acontece no mar. Serão plataformas que, na verdade, são grandes navios com plantas de processos, barcos de apoio... toda uma economia voltada para o mar. Vamos precisar de toda uma infraestrutura portuária atualizada, inclusive os terminais para tancagem de petróleo e derivados.”

“Na exploração e produção, apesar de ter sido cancelada a venda do Pólo Bahia, importante para a economia da região, nada se menciona em relação a investimentos nas bacias terrestres maduras, como também não fala no fomento à construção de bens e serviços no Brasil. Fala-se da entrada em produção de 14 novas plataformas no quinquênio, mas não se menciona a possibilidade de construção de pelo menos uma pequena parte dos mais de 40 barcos de apoio que serão necessários para a operacionalização da produção nessas plataformas. Falta de expertise em um país que já fez mais de duas centenas de barcos de apoio? ”

Gás Natural

“A produção de gás do país não para de crescer. No mês de janeiro [de 2023] o país produziu 143 milhões de metros cúbicos por dia (m³) de gás natural, um volume mais do que suficiente para atender a toda a demanda do país (...) e todo esse gás nacional não consegue chegar completamente ao consumidor final por falta de infraestrutura de escoamento, de transporte e de distribuição. O governo, em 2019, entendeu que esse mercado de gás é monopsonico como produtor, oligopsonico como distribuidor e detentor do terceiro gás mais caro entre as referências de preço da Europa.”

Lançamento do Caderno FGV Energia de Gás Natural, em 23 de março de 2023, um ano após a criação do chamado “Novo Mercado de Gás”, que culminou na atualização do marco regulatório do setor de gás natural. O lançamento do caderno contou com a presença do então presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, que havia assumido a empresa dias antes.

Refino



“O elevado montante despendido com importações de derivados fez que, à época das descobertas do Pré-Sal, se pretendesse ampliar a capacidade de refino do país, para agregar valor ao cru brasileiro e mitigar os grandes desembolsos decorrentes da importação de derivados (...) Em 2016, a agência alertava para a crescente dependência dessas importações e seu impacto na balança comercial e na logística portuária. (...) É nesse contexto que se vê com bons olhos o compromisso Petrobras de expansão do Parque de Refino Nacional, contemplando expansão de capacidade no Nordeste, conforme expresso em seu planejamento estratégico 2024-2028.

“O Brasil é um país continental, carente de cada vez mais energia para seu crescimento. Ou ampliasse a capacidade de processamento do petróleo cru e agrega-se valor a ele no Brasil (diga-se de passagem, que foi assim que a Petrobras cresceu) ou estar-se-á desembolsando cifras bilionárias para importar cada vez mais derivados, apesar da transição energética ser uma realidade no Brasil há décadas.”

Artigo para a revista Brasil Energia publicado em 07 de fevereiro de 2024.

<https://brasilenergia.com.br/petroleoegas/opiniao/ampliacao-do-parque-de-refino-por-que>

Papel da Petrobras

“Um país é mais forte quanto mais forte forem suas corporações. Eu me pergunto como é isso, quando uma empresa é partilhada e deixa de atuar como uma corporação tão forte em favor do Brasil. Para avaliar se precisamos de uma estatal ou não, é preciso conhecer o Brasil.”

Margem Equatorial

“Com a negativa do Ibama ao pedido de licenciamento para a perfuração de poço exploratório na Bacia da Foz do Amazonas, após 10 anos da licitação da área e de esforços em prol do licenciamento promovidos por três gigantes da indústria petrolífera, cabe aqui a questão: esse penoso processo, que ainda em 2023 agrega exigências adicionais, faz parte de um aprimoramento regulatório ou é um perigoso sinal de elevação do risco Brasil?”

“É certo que não se pode ser inconsequente e licenciar a qualquer custo. Mas também é certo que se precisa estar mais preparado para enfrentar o desafio do licenciamento tempestivo, sob pena de condenar o Brasil à estagnação. O MMA não pode usurpar o poder de concessão da Presidência da República. É nesse contexto que se advoga a intervenção do Presidente da República. É ele que tem mandato para estabelecer as prioridades nacionais, em nome do povo, já que essas outorgas têm o aval do CNPE e da Presidência.”

“Me assusta ver que a Total saiu do Brasil pela dificuldade de licenciamento da Foz e ninguém ‘a favor da abertura’ brigou por ela. Me assusta ver que a negativa agora põe em dúvida a capacidade da Petrobras de lidar com uma nova fronteira, com todo o sucesso tido até agora.”

Entrevista para o Blog do Desenvolvimento, agência de notícias econômicas do Norte e Nordeste do Brasil.

<https://blogdodesenvolvimento.com.br/2024/02/23/dez-anos-depois-do-leilao-que-licitou-blocos-da-margem-equatorial-e-frustrante-ver-como-algo-que-foi-visto-a-epoca-como-o-provavel-day-after-do-pre-sal-simplesmente-nao-ocorreu-afirma-ex-diretor/>

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/05/2024

44 MIL FAMÍLIAS JÁ PODEM CONFIRMAR CADASTRO PARA RECEBER AUXÍLIO RECONSTRUÇÃO, SEGUNDO PIMENTA

O pagamento será realizado pela Caixa Econômica Federal

Por Estevão Taiar, Valor — Brasília

O ministro-chefe da Secretaria Extraordinária de Apoio à Reconstrução do Rio Grande do Sul, Paulo Pimenta, afirmou nesta segunda-feira que 44 mil famílias já podem confirmar o cadastro para receber

o Auxílio Reconstrução, de R\$ 5,1 mil. A afirmação foi feita em entrevista coletiva na Câmara de Indústria, Comércio e Serviços de Caxias do Sul (RS).

De acordo com Pimenta, as famílias poderão receber o benefício “a partir de 48 horas” depois da confirmação. O pagamento será realizado pela Caixa Econômica Federal. Mas não é necessário ter conta na instituição financeira. Caso o beneficiário não seja cliente, a Caixa abrirá uma conta no nome dele.



— Foto: Ricardo Stuckert/PR

Outros 21 mil pedidos realizados nos últimos dias ainda estão em análise, por causa de questões como duplicidade de endereço. As informações são enviadas pelas próprias prefeituras. Já a confirmação do cadastro pode ser realizada por meio do seguinte endereço: www.gov.br/auxilioreconstrucao.

Pimenta ainda afirmou que o governo federal já solicitou à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e ao Ministério de Portos e Aeroportos a transferência de equipamentos do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, para o Aeroporto Regional Hugo Cantergiani, em Caxias do Sul. A ideia é que esses equipamentos sejam usados para ampliar a capacidade do aeroporto de Caixas do Sul enquanto o terminal da capital gaúcha está interditado.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/05/2024

IMPACTO NO SISTEMA DE TRANSPORTE DO PAÍS ENTRA NA MIRA DE MINISTÉRIO

Ideias do governo incluem adaptar os contratos de concessão à nova realidade e criar um sistema de alerta de riscos de desastres nas rodovias

Por Rafael Bitencourt — De Brasília



Cloves Benevides: “Vamos estabelecer uma instância de gestão, que é o comitê interministerial” — Foto: Carina Leão/MT

Convencidos de que os eventos climáticos vão continuar a impactar o sistema de transporte no Brasil, o governo quer garantir maior resiliência da infraestrutura com medidas que vão de adaptar os contratos de concessão à nova realidade, criar um sistema de alerta de riscos de desastres nas rodovias até instituir uma nova instância de governança interministerial para tratar do tema, um “Comitê de Infraestrutura Resiliente”.

O subsecretário de sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, afirmou que o ministro Renan Filho defende que seja assumida uma “posição institucional” voltada para a mitigação de riscos e adaptação dos ativos mantidos pelo setor público ou privado.

“Já revisamos as diretrizes, criamos uma agenda de trabalho e, agora, vamos estabelecer uma instância de gestão, que é o comitê interministerial. Nele, a gente vai discutir e tomar decisão junto com o Ministério dos Portos e Aeroportos, para ter também a dimensão de impacto intermodal”, disse o subsecretário, em entrevista ao Valor.

O técnico do governo informou que a nova diretriz vai influenciar no desenho dos projetos da fase de concepção até o licenciamento ambiental. A ideia, segundo ele, é que os empreendimentos já nasçam com o “DNA de resiliência”, sejam as futuras obras públicas, sejam os ativos destinados para novas concessões.



O ministério já estabeleceu a diretriz de destinar 1% do faturamento das novas concessões de rodovias para prevenir ou minimizar os efeitos de tragédias causadas pelos fenômenos climáticos mais severos. Os projetos da quinta etapa de concessão de rodovias - a exemplo do trecho da BR-381, em Minas Gerais, com leilão marcado para agosto - já obedecem a essa nova regra.

Benevides considera que a captura de um percentual mínimo da receita, que ele chama de “cláusula de sustentabilidade”, deve ser levada para os contratos mais antigos de rodovias.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) informou que já começou a chamar 14 concessionárias para negociar a inclusão da cláusula contratual criada para tornar os projetos mais resilientes.

A proposta conta com o apoio do setor. “Todas as iniciativas de ampliação da resiliência das rodovias brasileiras, assim como de outras infraestruturas, são importantes frente às mudanças climáticas e devem ser tratadas como prioritárias”, destacou a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

A entidade informou que “está promovendo estudos especializados para mapear os riscos” nos principais corredores rodoviários do país. “A ideia é ter, nos próximos meses, o levantamento de pontos mais vulneráveis em rodovias concedidas, que justifiquem, por exemplo, novos investimentos para que os trechos tornem-se mais resilientes às intercorrências climáticas”.

Além do senso de urgência provocado pela tragédia das enchentes no Rio Grande do Sul, o governo já vinha identificando riscos relacionados a fenômenos climáticos em anos anteriores. Este foi o caso das enchentes que atingiram o litoral norte do Estado de São Paulo, no início de 2023. Além de afetarem rodovias estaduais, os deslizamentos de terra interditaram a BR-101, no trecho de concessão de Ubatuba até a divisa com o Rio de Janeiro.

Desde então, a ANTT adotou medidas preventivas, junto com a concessionária, para minimizar possíveis impactos aos usuários da rodovia na região, no caso das chuvas se repetirem no mesmo volume este ano. Mais do que reforçar a estrutura das encostas de morros (taludes), o trabalho envolve maior disponibilização de ambulâncias e carros de resgate em mais pontos da rodovia.

Em paralelo à discussão sobre os ajustes contratuais, o governo tem contratado estudos de mapeamento de risco nos sistemas de transporte que vão poder orientar os investimentos em infraestrutura resiliente e também auxiliar na proposta de criar um mecanismo de alerta.

Benevides avalia que, após identificar “pontos críticos” de uma rodovia - onde existe maior risco de inundação, por exemplo - que vão receber recursos, a concessionária poderá manter um sistema com o cadastro atualizado dos usuários frequentes do trajeto, incluindo empresas de logística. A proposta é fazer chegar a eles um alerta sempre que os centros meteorológicos avisarem de algum comportamento atípico do clima.

“A gente está estudando isso. A ideia é fazer um ‘hackathon’ [desafio de inovação] para criar aplicativo que diga: ‘pare’, ‘procure um abrigo’. E, assim, evitar que o pior aconteça”, explicou o técnico do Ministério dos Transportes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/05/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CCA-IMO VÊ OPORTUNIDADES PARA ESTALEIROS NACIONAIS COM RECICLAGEM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 27/05/2024 - 20:36



Arquivo/Divulgação

Grupo sobre internalização da Convenção de Hong Kong, que entra em vigor em 2025, identificou impulso para economia circular, para redução das emissões de GEE e convergência com desafios para retomada do setor naval no país

A Comissão Coordenadora para os Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO) identificou uma oportunidade significativa para os estaleiros nacionais ingressarem na atividade de reciclagem de embarcações, inclusive quanto à demanda estrangeira. A internalização da Convenção internacional para a reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios é objeto de avaliação de um grupo técnico estabelecido em setembro de 2023 pela comissão. A Hong Kong Convention (HKC) entrará em vigor em junho de 2025.

O grupo técnico da CCA-IMO notou um impulso para a economia circular, para a redução das emissões dos gases de efeito estufa (GEE) e convergência com os desafios para a retomada do setor naval no país. O GT apontou que a atividade abre espaço para que embarcações estrangeiras sejam desmanteladas em estaleiros no Brasil, podendo ser necessárias adaptações na Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei 12.305/2010), em especial num dispositivo que proíbe a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos.

A análise do grupo classificou como primordial a preservação da saúde humana, do meio ambiente e a segurança do trabalho, com foco na prevenção de práticas perigosas e não sustentáveis. O assessor da CCA-IMO, comandante Flávio Mathuiy, disse que, além da avaliação da pertinência da internalização da Convenção de Hong Kong, o grupo recebeu a tarefa de verificar se havia algum descompasso da Convenção com o projeto de lei (PL) 1.584/2021, em tramitação na Câmara dos Deputados.

Entre as emendas propostas ao PL para adequação à HKC está uma nas exceções à aplicabilidade da lei, substituindo a expressão 'embarcações da Marinha do Brasil' por 'quaisquer navios de guerra, navios auxiliares ou a outros navios utilizados, temporariamente, apenas em serviço governamental não comercial, independente de suas bandeiras', de modo a adequar aos termos geralmente utilizados nos tratados.

Outra proposição é que o inventário de materiais perigosos seja mantido e atualizado 'até a reciclagem da embarcação', e não apenas 'durante toda a vida útil', como consta no texto original. "Poderia haver um gap grande entre vida útil até a reciclagem", explicou Mathuiy, durante apresentação no 8º workshop sobre descomissionamento e desmantelamento de embarcações, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), no último dia 15, no Rio de Janeiro.

Também foi apresentada uma proposta de emenda que amplia, de menores de 300 AB (arqueação bruta) para menores de 500 AB, o perfil das embarcações com direito à isenção. No artigo do PL 1.584/2021 que estabelece que a autoridade marítima poderá autuar o responsável pela embarcação 'maior que 300 AB' que não tiver seguro de risco para abandono, com previsão de multa, no valor entre R\$ 5 mil e R\$ 5 milhões, foi proposta emenda alterando a arqueação bruta embarcações para 'maior ou igual a 500 AB' e, em vez de citar os valores limites das multas, fazer referência a Lei 9.537/1997 (LESTA), que rege a segurança da navegação, incluindo multas.

Um outro ajuste sugerido trata da troca o termo 'terminais offshore' por 'terminais' em parágrafos que tratam de embarcações estrangeiras que podem ser objeto de aviso, detenção, expulsão ou banimento de portos ou terminais portuários, em casos de ausência de inventário ou certificado para reciclagem, bem como declaração de conformidade e inventário de materiais perigosos. Essa sugestão de alteração visa permitir que os navios de bandeira estrangeiras que trafegam nas bacias hidrográficas dos rios Amazonas e Paraguai também sejam alcançados.

Há uma preocupação também de excluir um parágrafo do artigo 7, que prevê que qualquer embarcação com AB maior ou igual a 100, fundeada ou atracada em um porto, que deixar de atender aos requisitos mínimos de segurança para navegar, permanecendo mais do que cinco anos na mesma área geográfica, seja submetida à inspeção da autoridade marítima para voltar a navegar. Esse dispositivo também prevê que, caso constatado o fim da vida útil, a embarcação deve ser encaminhada à reciclagem, sob pena de apreensão pela autoridade marítima, conforme previsto na LESTA.

O comandante Mathuiy explicou que esse tema é bastante complexo para ser tratado em um único parágrafo, sem abordar questões importantes, tais como definição das autoridades responsáveis por cada fase do processo, situações que resultem em leilões desertos para a compra dessas embarcações, embarcações com pendências judiciais e estabelecimento de fontes de recursos, por exemplo.

O receio é que, pela forma como está escrito e pela falta de regulamentação do tema, pode dar a impressão equivocada de que a Marinha seria a responsável para dar destino à reciclagem a todas as embarcações abandonadas em território nacional, o que poderia gerar um ônus muito grande para a instituição, tanto de recursos humanos, engenheiros navais e advogados, quanto de recursos financeiros, custo de reboque e contratação de estaleiros para reciclagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/05/2024

NAVEGAÇÃO BRASILEIRA DEMANDARÁ 4 MIL NOVOS OFICIAIS ATÉ 2030, PROJETA ESTUDO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 27/05/2024 - 19:42



Arquivo/Divulgação

Levantamento da USP, contratado pelo Syndarma e pela Abac, indica que armadores brasileiros de apoio marítimo e de cabotagem devem sentir agravamento na oferta de profissionais nos próximos anos

Um estudo desenvolvido pela Fundação Vanzolini e pelo Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária da USP (CILIP) indicou que a Marinha do Brasil deveria se preparar para

formar, ao menos, 4 mil oficiais de marinha mercante (OMM) até 2030. O trabalho, contratado pela Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), alerta que a carência desses profissionais pode trazer dificuldades e prejuízos significativos para a qualidade dos serviços ou até inviabilizar as operações das empresas brasileiras de navegação (EBNs) na navegação doméstica e no apoio offshore.

A pesquisa observou planos de expansão e projeções otimistas, realistas e pessimistas para atender à frota dos armadores brasileiros. O CILIP/USP processou 432 mil cenários distintos, nos quais foram variados parâmetros para os cálculos, como as taxas de crescimento da demanda dos armadores por OMM, o número de projetos de eólicas offshore implementados e o número de embarcações à disposição por projeto. O estudo também aponta índices de evasão por parte dos oficiais e o elevado número de profissionais na faixa dos 50 a 60 anos de idade, o que projeta uma tendência para muitas aposentadorias nos próximos anos.

Em apenas 1,7% dos cenários não se verificou a falta de oficiais em 2030, alertando para uma possível falta de OMM. As conclusões do estudo, apresentadas à Diretoria de Portos e Costas (DPC) na última quinta-feira (23), levaram em consideração mudanças que ocorreram no setor de navegação nos últimos anos, como a modificação na legislação com o programa BR do Mar (Lei 14.301/2022), a entradas de novas operadoras no setor de exploração e produção de petróleo no mercado brasileiro, além dos debates sobre energia eólica offshore.



A DPC, órgão central do Sistema de Ensino Profissional Marítimo (SEPM), tem como uma de suas atribuições, a capacitação de indivíduos para trabalhar em diversas áreas da indústria marítima, incluindo navegação, operação de embarcações, manutenção e logística. Procurada pela reportagem, a Marinha do Brasil informou que mantém contato direto e ininterrupto com a comunidade marítima e se esforça para acompanhar o desenvolvimento tecnológico e formar profissionais em quantidade e qualidade, com uma capacitação alinhada aos padrões e regulamentações internacionais estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO).

De acordo com a Marinha, o Ensino Profissional Marítimo, por meio do Programa de Ensino Profissional Marítimo (Prepom), planeja e executa, aproximadamente, o gerenciamento de 800 turmas por ano, capacitando cerca de 14.000 aquaviários — marítimos, fluviários e pescadores. A força naval ressaltou que, nos últimos três anos, foram oferecidas cerca de 1.000 vagas para a formação de oficiais de náutica e de máquinas, o que representa aproximadamente 10% do total de oficiais da marinha mercante hoje em atividade no mercado.

A autoridade marítima salientou que está ciente das perspectivas futuras de incremento das atividades marítimas e que está buscando soluções para ampliar e manter a reconhecida qualidade na formação de oficiais para a marinha mercante. “A Marinha reitera que segue atenta às necessidades do setor marítimo, principalmente no que tange à formação profissional e busca manter-se atualizada com as demandas do mercado”, destacou em nota.

A força naval conta com dois centros de instrução, localizados no Rio de Janeiro (Ciaga) e em Belém (Ciaba) e outros 69 órgãos de execução do Ensino Profissional Marítimo localizados em todos os estados brasileiros. A Marinha resalta que toda a estrutura do SEPM segue os padrões estabelecidos na Convenção de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos da IMO (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers — STCW, em inglês).

A Abac considera que ficou claro nas projeções do estudo a deficiência de formação de marítimos, o que pode comprometer não somente a cabotagem, mas a navegação brasileira como um todo nos próximos anos. A associação cita que, somente este ano, Norcoast, Log-In, Mercosul e Flumar trouxeram uma demanda adicional da ordem de 240 marítimos para os mais de seis navios incorporados por essas EBNs à frota brasileira de cabotagem.

O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, acrescentou que empresas de cabotagem, apoio marítimo e operadoras de plataformas de petróleo offshore, muitas vezes, competem pela mão de obra disponível no mercado. Ele mencionou que o concurso deste ano oferece apenas 293 vagas para novas formações, que levam ao menos quatro anos para serem concluídas. “O crescimento da atividade da navegação não foi acompanhado pela demanda para formação”, afirmou Resano à Portos e Navios.

O CILIP/USP também sugeriu no estudo a retomada dos cursos de ASON e ASOM e o aumento dos cursos de ATON e ATOM, para a atualização e adequação de oficiais de náutica e de máquinas, o que poderia contribuir para ampliar o número de vagas num prazo menor. A Abac propõe que também sejam adotadas soluções alternativas, como o restabelecimento desses cursos, com menor tempo de formação ou atualização de tripulantes que vêm de categorias subalternas.

Para a associação, é preciso encontrar soluções mais imediatas, enquanto não ocorre algum tipo de reforma no cenário atual de oferta. “As escolas não podem ficar nessa gangorra de mais vagas, menos vagas, têm que ter continuidade de formação de mão de obra. É preciso reativar a estrutura desses cursos de imediato para que possamos, no menor prazo possível, ter essa mão de obra disponível novamente”, comentou Resano.

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmaf), reforçou seu posicionamento sobre a necessidade de investimento na formação, modernização dos centros de instrução e escolas de formação de oficiais, além do descontingenciamento dos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM).

Apesar disso, a Conttmf coloca em dúvida se a carência é tão grande quanto apontado no levantamento feito pela equipe da USP. “Os números desse estudo nos parecem superestimados, pois desconsideram os profissionais que foram formados em anos anteriores e não encontraram vagas para se empregar a bordo, mas tem nos procurado para renovar certificados e voltar ao mercado de trabalho”, ponderou o presidente da Conttmf, Carlos Müller. Ele citou que, somente neste semestre, mais de 100 oficiais retornaram através do estágio supervisionado.

“Vamos lembrar que a armação já errou feio no passado quando falou em ‘apagão marítimo’ por falta de oficiais. Inclusive com estudos parecidos como este da USP”, comentou Müller. Um levantamento recente da Conttmf mostrou que, nos últimos quatro anos, a formação de praticantes de oficiais nas escolas de formação (Ciaga e Ciaba) totalizou uma média de 201 novos profissionais, com uma queda brusca percebida nos últimos dois anos. O total de formandos oscilou de 243 (2019), 233 (2020) e 246 (2021) para 183 (2022) e 102 (2023).

Uma proposta da Conttmf incluída no plano nacional de transição energética no mar prevê aprimorar o ensino profissional marítimo (EPM) no país, a fim de que os marítimos e demais profissionais do setor aquaviário se posicionem em padrão de excelência mundial para operar as tecnologias verdes a bordo, com segurança e eficiência.

A ideia é que o descontingenciamento se reflita em investimento nos centros de instrução, modernização das instalações, laboratórios para a manutenção do padrão de excelência na formação de oficiais no Brasil. A Conttmf entende que o resultado da falta de recursos é um decréscimo na formação, num momento em que há sinais, principalmente no apoio marítimo, de que haverá necessidade de mais oficiais.

O estudo da USP concluiu que, para resolver o problema, deve haver um aumento do número de ingressantes nas escolas de formação, de forma perene e linear, independentemente das dinâmicas de mercado que possam vir a impactar uma demanda, uma vez que o planejamento dos armadores considera o médio e longo prazo. “É muito comum os profissionais passarem os primeiros anos depois de formados se especializando em algum tipo de operação, o que os leva a demorarem cerca de cinco anos para estarem disponíveis no mercado”, observou o professor João Ferreira Netto, que coordenou o estudo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/05/2024

PORTO DO ITAQUI AVANÇA NA IMPLANTAÇÃO DO PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/05/2024 - 20:28



O Porto do Itaqui deu um passo significativo em sua jornada de descarbonização. Na quinta-feira (23), a Valenciaport, parceira estratégica, concluiu a fase de diagnóstico do plano abrangente de descarbonização. O objetivo é tornar o Itaqui o primeiro porto público do Brasil a ter um Plano de Descarbonização.

Esta etapa envolveu o mapeamento das emissões de gases de efeito estufa (GEE) em todo o complexo portuário, abrangendo desde as operações portuárias até os diversos atores da comunidade do porto. Os resultados do diagnóstico e as estratégias propostas para a segunda fase do plano de descarbonização foram apresentados à diretoria da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), que administra o Porto do Itaqui. Em seguida, os representantes da Valenciaport estiveram com os operadores portuários e demais membros da comunidade portuária para compartilhar os resultados do diagnóstico e discutir as ações conjuntas para a aplicação do plano.

Com base no diagnóstico, será possível traçar um caminho estratégico para reduzir significativamente as emissões de GEE. O presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins, destacou a

importância do plano: “Com esse plano, o Porto do Itaquí incentivará outros portos e empresas a promoverem a defesa do planeta e práticas ESG. Além disso, um porto comprometido com a redução de emissões torna suas cargas mais competitivas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2024

DATAGRO GRÃOS REDUZ ESTIMATIVA DA SAFRA 2023/24 DE SOJA DO BRASIL PARA 147,5 MILHÕES DE TONELADAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/05/2024 - 20:27



No total das duas safras de milho, país tem produção potencial de 114,3 mi de toneladas, aponta consultoria

A Datagro Grãos, em seu nono levantamento sobre a safra 2023/24 de soja do Brasil, ratifica o 17º ano consecutivo de incremento da área semeada, com a nova estimativa passando de 45,520 milhões de hectares para 45,935 mi de hectares, o que representa um aumento de 2,8% ante a temporada 2022/23, quando foram semeados 44,694 mi de hectares. A

intenção de plantio, divulgada em julho do ano passado, apontava 45,724 mi de hectares – apenas 211 mil hectares de diferença com o atual número.

“A temporada 2023/24 da soja no Brasil foi bem diferente, com produtores ainda estimulados ao cultivo, mas sem a força dos anos anteriores. Os fatores de estímulo até predominaram, mas por conta da queda nos preços e das expectativas de margens apertadas o avanço no plantio foi limitado”, comenta Flávio Roberto de França Junior, economista e líder de conteúdo da Datagro Grãos.

Desde o mês anterior, o avanço da colheita mostrou resultados gerais um pouco diferentes, levando a revisão para baixo na expectativa de produtividade de 3.251 kg/hectares para 3.213 kg – 10,8% inferior aos 3.602 kg do recorde alcançado na temporada 2022/23. Com isso, a expectativa de produção passou de 147,963 milhões de toneladas para 147,571 mi de toneladas. Em caso de confirmação, esse volume ficaria 8,3% aquém da safra recorde colhida em 2022/23, de 160,834 milhões de toneladas – ainda assim, a segunda maior da história.

Houve perdas no Rio Grande do Sul parcialmente compensadas por revisão para cima na área em outros estados, observa França Junior.

Milho

O levantamento de maio manteve a projeção para a área semeada de milho de verão em 4,052 milhões de hectares – 2,652 milhões de hectares no Centro-Sul e 1,4 milhões de hectares no Norte/Nordeste –, 200 mil hectares a menos do que o apontado na intenção de plantio, o que representaria uma retração de 10,1% ante a temporada anterior.

O padrão de clima irregular vai superando o bom uso de tecnologia, com destaque para as perdas na reta final em virtude das chuvas em excesso no Rio Grande do Sul. O potencial de produção da 1ª safra de milho foi reduzido de 23,991 mi de toneladas apontadas no mês passado para 23,791 mi de toneladas – 17,841 milhões de toneladas do Centro-Sul e 5,95 milhões de toneladas do Norte/Nordeste –, 14,6% inferior à prejudicada safra colhida em 2023, de 27,864 mi de toneladas.

Para a safra de inverno 2024, houve apenas corte residual na área. “Que caíram originalmente pela fraca sinalização para as margens de lucro e com os problemas no plantio da soja”, ressalta França Junior. No total Brasil, a projeção é de 17,207 milhões de hectares, 7,6% abaixo dos 18,620 milhões de hectares de 2023 – 14,337 milhões de hectares do Centro-Sul e 2,870 milhões de hectares do Norte/Nordeste.

Em nível nacional, o potencial de produção da segunda safra foi ajustado de 91,862 para 90,515 milhões de toneladas, 16,7% aquém das 108,595 milhões de toneladas da safra de 2023 – 81,331 milhões de toneladas do Centro-Sul e 9,184 milhões de toneladas do Norte/Nordeste.

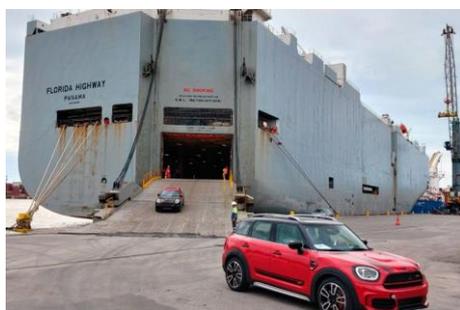
No total das duas safras, o Brasil tem previsão de área para 2023/24 de 21,259 milhões de hectares, 8,1% abaixo dos 23,126 milhões de hectares de 2023, e produção potencial agora de 114,305 milhões de toneladas, 16,2% inferior à safra de 2022/23, quando foram colhidas 136,459 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2024

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTOU 1,07 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/05/2024 - 20:27



O complexo portuário do Rio Itajaí-Açu alcançou em abril um volume total de movimentação de carga de 1.075.979 toneladas. Do total, 535.242 toneladas foram direcionadas para exportação e 540.737 toneladas foram destinadas à importação. No acumulado até o quarto mês de 2024, o complexo portuário movimentou um total de 4.352.772 toneladas.

A Portonave movimentou 96.731 TEUs em abril e 1.056.125 toneladas em abril. No quadrimestre, o porto localizado em Navegantes movimentou 409.039 TEUs e 4.209.125 toneladas.

O Porto de Itajaí movimentou 1.507 toneladas em abril e 74.693 toneladas no acumulado do ano.

Foram registradas 61 atracções em abril, das quais 43 no na Portonave, cinco no Porto de Itajaí, nenhuma movimentação no terminal Teporti, nove no terminal Barra do Rio, três no terminal Braskarne e um no terminal Poly Terminais.

No mês de abril, o Porto de Itajaí recebeu a última atracção de cruzeiros da temporada de 2023/2024, com o navio "MSC Música". Recebeu também da Libéria o navio "Lord Mountbatten", com 26.330,38 toneladas de vergalhões e fio máquina, e, vindo do Panamá, o roll-on/roll-off "Florida Highway", que desembarcou 673 veículos da montadora alemã BMW.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2024

PORTO DO ITAQUI BATE REALIZA 11 MANOBRAS DE NAVIOS EM DUAS HORAS, RECORDE LOCAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/05/2024 - 20:26



O Porto do Itaqui realizou em 16 de maio 11 manobras durante uma única janela de baixa-mar (maré baixa) — em duas horas —, estabelecendo recorde local. O marco incluiu cinco desatracções e seis atracções, com cinco manobras sendo realizadas simultaneamente.

O feito foi possível pela abertura, ao mercado, do serviço de amarração em agosto de 2022. Antes dessa data, apenas uma empresa era contratada pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), com um limite contratual de cinco navios por janela. A liberalização do mercado permitiu um aumento significativo na capacidade operacional do porto. A Associação de Práticos do Estado do Maranhão (Apem) desempenhou um papel crucial no planejamento e coordenação das manobras.

As 11 manobras foram distribuídas entre três empresas de amarração: Internacional Marítima, com quatro manobras; Smart Sea, cinco manobras; Vênus, com duas manobras.

As manobras ocorreram nos berços 101, 102, 103, 104, 105 e 106. As manobras no berço 102 foram programadas para ocorrer uma hora e 30 minutos após o horário de baixamar, aproveitando uma janela disponível conforme a Norma de Manobras, para amplitude de maré < 4,0m.

“O recorde estabelecido no Porto do Itaquí é um testemunho do avanço e da capacidade operacional do porto, destacando-se como um exemplo de eficiência e inovação na gestão portuária no Brasil. Além disso, demonstra a eficiência e segurança com que as empresas operam”, disse Adauto José Aguiar Serpa, gerente de Operações do Porto do Itaquí.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2024

REGULAMENTO NACIONAL REPRESENTA SEGURANÇA JURÍDICA PARA RECICLAGEM, DIZ ESPECIALISTA

Por Danião Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/05/2024 - 20:30



Arquivo/Divulgação

Para engenheiro, Brasil deve apostar em inovação e pode contribuir para melhorar gestão de ativos a bordo dos navios e processo de inventário de materiais perigosos

A Convenção internacional para a reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios (Hong Kong Convention) entrará em vigor em junho de 2025. O professor de engenharia industrial metalúrgica na Universidade Federal Fluminense (UFF), Newton Pereira, defende que o Brasil garanta segurança jurídica, assim como fizeram países europeus, como a Noruega, que foi o primeiro país a ratificar a convenção em 2013.

Pereira avalia que ratificar a HKC pode ser um risco para o Brasil antes do projeto de lei 1.584/2021, que está em tramitação na Câmara dos Deputados, pois acredita que o país deve ter um regulamento nacional para ordenar a atividade. O professor observa que existem países que já ratificaram a HKC, mas não estão na lista porque não atendem aos requisitos do regulamento europeu.

“A partir de 2019, tivemos um alto índice de países que ratificaram a HKC, mas o regulamento europeu figura a partir de 2018. Precisamos que o PL seja aprovado para dar a segurança jurídica para que não tenhamos problemas”, analisou Pereira, que é coordenador do Centro de Estudos Para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF).

O professor percebe que alguns países que ratificaram a HKC ainda praticam o método de reciclagem nas praias, o que oferece riscos ambientais. Durante o 8º Workshop sobre descomissionamento e desmantelamento de embarcações promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), ele destacou que é possível reciclar com segurança utilizando métodos como rampa e alongside, que são utilizados por diversos países, de forma combinada e segura.

Em visitas recentes a estaleiros de reciclagem na Europa, Pereira constatou a preocupação de integração da reciclagem de navios dentro do ambiente portuário, como também em retirar um estigma de que é uma atividade suja. Ele disse que países como Espanha e Portugal enfrentaram dificuldades para provar às autoridades locais que a reciclagem poderia ser feita de maneira segura.

O professor ponderou que, diferente do Brasil, alguns desses estaleiros foram projetados e pensados para a reciclagem de navios, e não para construção. Ele relatou que esses empreendimentos contam com rampa impermeável, sistema de drenagem de materiais perigosos ou efluentes, além de áreas

de armazenamento de resíduos oleosos retirados das embarcações e tanques adicionais para tratar e destinar resíduos.

Pereira acrescentou que a indústria colocou novos desafios que vão gerar uma nova demanda para estaleiros para identificar materiais perigosos. O registro e o termo de conformidade também terão que identificar a localização desses materiais e a massa contida neles. Para navios novos, haverá necessidade de os fornecedores declararem os componentes dos equipamentos a bordo dos navios. Segundo Pereira, essas informações devem ser pensadas desde o estágio do projeto de construção.

Para o professor, é possível melhorar a gestão dos ativos a bordo dos navios para o processo da reciclagem e o Brasil pode contribuir para uma gestão mais eficiente baseada em IoT (Internet das Coisas). Ele destacou que existem grupos acadêmicos trabalhando nesses projetos, com pesquisadores de várias áreas e que a iniciativa está ganhando corpo no cenário nacional. “Temos que reverter essa indústria que, aparentemente, parece suja. Vamos usar [o termo] reciclagem, é tecnologia que precisamos colocar aqui”, sugeriu.

Pereira observa tecnologias de identificação por rádio frequência (RFID) já disponíveis que podem ser utilizadas para inventário. O professor entende que é possível utilizar tecnologia RFID como passaporte digital para reciclagem de navios. “É possível gerarmos inventários de materiais perigosos e ativos dos navios que permitem processo de reciclagem mais seguro”, projetou. Segundo Pereira, gerar um inventário digital dos ativos do navio permite um processo de reciclagem mais seguro e transparente para os armadores, estaleiros, recicladores e partes interessadas.

O RFID pode ajudar partes interessadas, desde fabricantes a recicladores, com dados detalhados em tempo real, transparência aprimorada, eficiência e rastreabilidade. “Vemos que o RFID, um canal para ter o passaporte implementado, está sendo trazido para dentro da indústria marítima. É importante porque já se aplica esse tipo de tecnologia em inventários diversos da indústria, mas não temos utilização em grande escala na nossa indústria”, destacou Pereira.

Pereira diz que essa tecnologia pode ser utilizada, inclusive, em plataformas e navios-tanque, pois não há risco de explosão em unidade com atmosfera perigosa. O navio escola Ciências do Mar III da Universidade Federal Fluminense (UFF) é um campo de pesquisa com etiquetas RFID, mapeamento disponível na internet e gestão do inventário a bordo da embarcação. “Nosso setor tem que inovar, é uma gestão mais eficiente nesse processo dar rastreabilidade ao longo da cadeia”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2024

CMA CGM ALERTA CLIENTES SOBRE DEMORA NA DEVOLUÇÃO DE VAZIOS EM SC

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 26/05/2024 - 20:13



Arquivo/Divulgação

Empresa observa restrição de janelas de depot parceiro em Itapoá. Cenário, segundo analistas, tem influência de aumento de demanda, oferta de berços e fatores externos

A CMA CGM enviou um alerta a seus clientes, nesta sexta-feira (24), avisando da restrição de janelas no depot parceiro de Itapoá (SC) para devolução de contêineres vazios. Com o aumento de demanda e com menos berços disponíveis nos últimos meses, principalmente nas regiões Sul e Sudeste, a capacidade instalada oferecida nas zonas primária e secundária vem sendo insuficiente para evitar o problema, que já foi relatado no primeiro trimestre deste ano e voltou a se agravar nas últimas semanas.

“Recomendamos que avaliem a possibilidade de devolver as unidades em Navegantes (SC), Paranaguá (PR) ou Imbituba (SC)”, informou a empresa em nota. O armador acrescentou no comunicado que está adotando medidas para que, em breve, a situação em Itapoá se normalize.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 049/2024
Página 70 de 70
Data: 27/05/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Os terminais estão com mais contêineres cheios, que pagam mais que os vazios e são prioridade para os operadores. O lotação nos pátios primários direciona o excedente para terminais na zona secundária, que passam a dedicar mais espaço para equipamentos cheios. Outro efeito é que os depots nem recebem os contêineres vazios do importador, gerando demurrage, nem liberam os vazios para a exportação.

Alguns embarcadores vêm relatando que, nesse contexto de gargalo logístico e falta de berços, estão desviando volumes de Santa Catarina para o Porto de Rio Grande (RS) que, nas últimas semanas, não precisou ficar fechado por longos períodos, mas sofre os efeitos das enchentes que atingiram o estado do Rio Grande do Sul.

No cenário externo, uma parcela importante da movimentação internacional de carga, em trades como Ásia-Europa e Ásia-Mediterrâneo, precisou mudar as rotas devido a questões de insegurança causada por conflitos no Mar Vermelho. Viagens que levavam 10 semanas, passaram a levar até 14 semanas. "Trafegando de 3 a 4 semanas a mais, o giro do contêiner diminui e já está começando a faltar contêiner no mundo por conta das viagens mais longas", comentou o sócio-gestor da Solve Shipping, Leandro Barreto.

Há uma expectativa dos armadores de que, entre junho e julho, a BTP (SP) retome as operações do berço 1, que passa por reforço após a colisão de um navio no começo do ano. Também é esperado que sejam retomadas as operações de contêineres na área arrendada do Porto de Itajaí (SC), após o anúncio de que a empresa JBS vai investir na operação no porto organizado.

"Isso diminuiria um pouco a pressão no sistema. Mas com as taxas de crescimento da demanda verificadas no primeiro semestre de 2024, seria apenas um respiro porque o mercado precisa urgentemente de mais capacidade", comentou Barreto.

No começo do ano, a espera para devolver equipamentos vazios chegou a 40 dias, por conta dos depots lotados. Com a redução das janelas para recebimento dos vazios, os usuários também questionaram a cobrança de demurrage. O problema amenizou nas primeiras semanas de março e foi possível devolver os vazios em menos dias, porém o gargalo não foi totalmente solucionado, segundo os embarcadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/05/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 27/05/2024