

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 068/2024
Data: 31/07/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SECA NOS RIOS EM MANAUS PREOCUPA EMPRESAS POR IMPACTOS NO PORTO DE SANTOS	4
PROGRAMA PERMITE REINTEGRAÇÃO DE PROFISSIONAIS PARA SUPRIR FALTA DE MARÍTIMOS NOS PORTOS	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
ANATEL VAI LIBERAR SINAL DE INTERNET 5G PARA MAIS 506 MUNICÍPIOS.....	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
ANTAQ FIRMA ACORDO PARA QUE BNDES ESTRUTURE PROJETOS DE CONCESSÃO DAS HIDROVIAS DOS RIOS TOCANTINS E TAPAJÓS.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
HIDROVIAS - SILVIO COSTA FILHO ASSINA ACORDO DE COOPERAÇÃO PARA ESTUDOS E CONCESSÕES DE HIDROVIAS DOS RIOS TOCANTINS E TAPAJÓS.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	10
SERVIÇO DIGITAL DE VENDA DE VEÍCULOS É SUCESSO NA REGIÃO SUL E RIO GRANDE DO SUL LIDERA O RANKING DE TRANSAÇÕES	10
MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA PRIMEIRO TRECHO DUPLICADO DA BR-153, EM GURUPI (TO).....	11
SERVIÇO DIGITAL DE VENDA DE VEÍCULOS É SUCESSO NO NORDESTE E PERNAMBUCO LIDERA RANKING DE TRANSAÇÕES NA REGIÃO	12
ANTES DO PRAZO: RENAN FILHO ENTREGA NOVA TRAVESSIA NA BR-364/RO, CRUCIAL PARA ECONOMIA E INTEGRAÇÃO DA REGIÃO NORTE	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – HIDROVIAS, PORTAS DO CELEIRO DO MUNDO.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>SC em alta I</i>	15
<i>SC em alta II</i>	15
<i>Em baixa I</i>	15
<i>Em baixa II</i>	15
<i>Entrevista</i>	16
REGIÃO NORTE - HIDROVIAS TOCANTINS E TAPAJÓS PODEM RENDER R\$ 4 BI, DIZ BNDES	16
REGIÃO NORDESTE - HIDROVIAS DO BRASIL RECEBE AUTORIZAÇÃO TEMPORÁRIA PARA EXPLORAR ÁREA EM VILA DO CONDE.....	17
REGIÃO SUDESTE - PREFEITURA DO RIO LANÇA NOVO EDITAL DE TRANSPORTE DE BARCAS ENTRE AEROPORTOS.....	17
REGIÃO SUDESTE - AVIÕES COLIDEM EM PÁTIO DO AEROPORTO DE CONGONHAS.....	18
REGIÃO NORDESTE - SUPERNAVIO DE 366 METROS ATRACA EM SUAPE PELA PRIMEIRA VEZ.....	19
NORTE EXPORT - COM HIDROVIA DO TOCANTINS, GOVERNO QUER FORTALECER O ARCO NORTE.....	20
NORTE EXPORT - DINO BATISTA PREVÊ INÍCIO DAS OBRAS NO PEDRAL DO LOURENÇO EM 2025.....	21
NORTE EXPORT - AVIAÇÃO AINDA ENFRENTA DESAFIOS SIGNIFICATIVOS NO BRASIL, AFIRMA ESPECIALISTA.....	23
NORTE EXPORT - BANCO DA AMAZÔNIA EXPÕE OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTO NA REGIÃO NORTE.....	24
NORTE EXPORT - ANTT VAI LANÇAR PLANO DE INCENTIVOS EM BOAS PERFORMANCES AMBIENTAIS	25
NORTE EXPORT - INFRAJUR DEBATE NECESSIDADE DE ECLUSAS NO RIO TOCANTINS PARA EXPANDIR HIDROVIA.....	27
BAHIA ECONÔMICA - BA	28
PREÇOS DO DIESEL E GÁS DE COZINHA CRESCEM EM MATARIPE COM REDUÇÃO NA PRODUÇÃO	28
MINISTÉRIO DA SAÚDE TEM CONGELADOS R\$ 4,4 BILHÕES DO ORÇAMENTO; VEJA OUTROS CORTES	29
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	30
CONFIRMA O CRONOGRAMA SEMANAL DE OBRAS DAS PRINCIPAIS RODOVIAS CONCEDIDAS DE SÃO PAULO	30
NAVIOS SUSTENTÁVEIS TÊM PRIORIDADE DE ATRACAÇÃO NOS PORTOS PARANAENSES	33
BRASKEM RECEBE APROVAÇÃO PARA ATUAR NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM.....	34
CRESCEM EXPORTAÇÕES PARA A LÍBIA	34
JORNAL O GLOBO – RJ	35
CHINESES DESBANCAM PETROBRAS E LEVAM MAIS DA METADE DO PETRÓLEO EM LEILÃO DO PRÉ-SAL.....	35
GRUPO FRANCÊS CASINO ADMITE INTERESSE EM VENDER SUAS AÇÕES NO PÃO DE AÇÚCAR.....	37
ELETOBRAS VAI PEDIR AO STF MAIS PRAZO PARA CONCILIAÇÃO EM PROCESSO QUE DISCUTE PODER DE VOTO DA UNIÃO... ..	37
PALCO DE EXPLOÇÃO DEMOGRÁFICA, REGIÃO DE SP VOLTA A ATRAIR EMPRESAS APÓS TOMBO NA COVID.....	38



CORTE DE GASTOS CENTRADO NO PAC AUMENTA TENSÃO ENTRE HADDAD E RUI COSTA.....	39
'BIG TECHS' COLETAM DADOS 'SEM PAGAR IMPOSTO E FICAM RICAS', CRITICA LULA AO LANÇAR PLANO NACIONAL DE IA ..	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
AGÊNCIAS REGULADORAS FAZEM GREVE DE 48H A PARTIR DESTA QUARTA; VEJA SERVIÇOS QUE PODEM SER AFETADOS	41
GOVERNO LULA NEGOCIA VENDER AÇÕES DA ELETROBRAS E ASSUMIR, COM DESCONTO, 100% DO CONTROLE DE ANGRA...	43
TCU CONCLUI QUE HOUVE IRREGULARIDADES EM CONTRATO DA PETROBRAS COM A UNIGEL.....	45
CONGELAMENTO DE GASTOS MANTÉM PISOS, MAS EMENDAS DEVEM SUPERAR INVESTIMENTOS DO GOVERNO	46
GOVERNO ESTÁ DISPOSTO A ADIAR INVESTIMENTOS POR RESPONSABILIDADE FISCAL, DIZ SECRETÁRIO	48
LEILÃO DE PETRÓLEO DO PRÉ-SAL ARRECADADA R\$ 17 BI; FATIA DE CHINESAS SUPERA A DA PETROBRAS.....	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
JEFFERIES AVALIA ABRIR CORRETORA NO BRASIL E AMPLIAR CONTRATAÇÕES.....	50
FALTA DE CONTÊINERES É 'GRANDE GARGALO DE LOGÍSTICA' DO MOMENTO, APONTA KLABIN	51
UM PLANO SAFRA PARA A INDÚSTRIA?	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS	54
EDITAL DA TRANSPETRO É PASSO IMPORTANTE E SETOR TEM DESAFIOS, APONTAM ESTALEIROS.....	54
ARTIGO - BONS VENTOS PARA O SETOR PORTUÁRIO.....	57
GRUPO DISLUB EQUADOR FORNECERÁ BUNKER NO PORTO DE SUAPE.....	57
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SÃO FRANCISCO AUMENTA 16% NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	58
HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ REGISTRA CRESCIMENTO DE 5,8% EM CARGA TRANSPORTADA.....	59
NAVALEX INTERNATIONAL INC. BUSCA NETWORKING NA NAVALSHORE 2024	59
NAVALSHORE TERÁ RODADA DE NEGÓCIOS NOS DIAS 20 E 21 DE AGOSTO	60
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	60

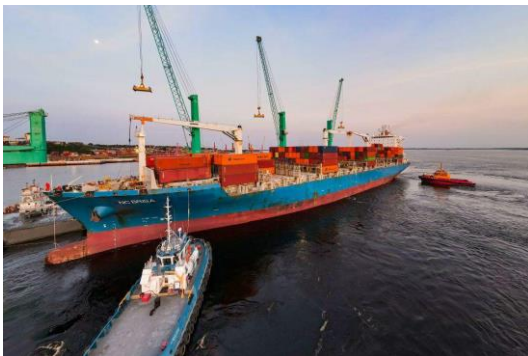


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SECA NOS RIOS EM MANAUS PREOCUPA EMPRESAS POR IMPACTOS NO PORTO DE SANTOS

Período de estiagem prejudica linhas de navegação que fazem o transporte marítimo

Por Ted Sartori



Empresas que fazem o serviço entre os portos estão preocupadas com a situação, que pode ter efeito cascata, impactando o cliente final (Tadeu Rocha/Norcoast/Divulgação)

Empresas de navegação de cabotagem e de logística intermodal estão preocupadas com os impactos, no Porto de Santos, da estiagem de rios no Amazonas, em razão das linhas fixas de transporte marítimo entre o complexo portuário santista e Manaus.

Com base em informações registradas pelas réguas da Agência Nacional de Águas (ANA) e em análises antecipadas de dados da região, há fortes indícios de que haverá novamente restrições na navegabilidade durante o período de seca, entre os meses de setembro de 2024 e início de 2025.

O parâmetro está no que ocorreu no segundo semestre do ano passado. “Apesar de, durante a seca, ter sido evidenciado o problema logístico em Manaus e região, na verdade ele se estendeu por todo o Brasil. (O Porto de) Santos foi altamente impactado, pois deixou de receber produtos da Zona Franca de Manaus que abastecem o consumo varejista, em especial as grandes lojas de magazine”, relembra o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano.

O diretor-executivo da Abac acrescenta ainda que, na ocasião, algumas cargas deixaram de ser embarcadas por insegurança de que chegariam a Manaus e região. “Assim, sendo Santos o primeiro porto em movimentação de contêineres da cabotagem, foi altamente impactado no embarque e desembarque de cargas”, afirma.

Empresas

Vice-presidente de Navegação da Log-In Logística Integrada, Marcus Voloch informa que a empresa oferece dois serviços semanais regulares que conectam Manaus ao Porto de Santos. Ele recorda que, em 2023, a estiagem, além de mais prolongada, foi mais intensa do que nos anos anteriores, levando à paralisação da navegação de navios de maior porte, algo que nunca havia acontecido antes.

“Dependendo do nível da estiagem e sua duração, a redução dos níveis dos rios navegáveis compromete a navegabilidade na região e os serviços de navegação precisam reduzir o volume transportado, para navegar com segurança até Manaus. Isso acarreta maior restrição à distribuição dos produtos na Região Sudeste, assim como o abastecimento da Região Norte das cargas oriundas dos demais portos brasileiros, como Santos. Em um cenário mais crítico, como o de 2023, pode ocorrer paralisação de entrada e saída de navios de maior porte no porto de Manaus e as cargas são escoadas por meios alternativos”, argumenta.

CEO da Norcoast, empresa de navegação de cabotagem, Gustavo Paschoa comenta que os modelos climáticos mostram que a estiagem está relacionada ao aquecimento global, não ao El Niño - o que causa ainda mais preocupação.



“Esta mudança nos faz acreditar que estiagens mais severas na Região Norte serão uma constante, não somente para este ano, como para os anos subsequentes. Existe, como consequência, um evento cascata gerando atrasos e acúmulo de carga nos demais portos. Em Santos, assim como no ano passado, possivelmente, teremos congestionamento por redirecionamento das rotas”, afirma.

Em nota, as empresas Maersk e Aliança, pertencentes ao mesmo grupo empresarial, comunicaram a situação aos clientes, solicitando a eles que antecipassem, o quanto fosse possível, o transporte de suas cargas relacionadas à região.

“Além disso, diferentemente de outros anos, em que a taxa emergencial e temporária Low Water Surcharge (LWS) era cobrada isoladamente, em 2024, como resultado da nossa busca em atender às necessidades dos clientes mesmo em condições adversas, disponibilizamos solução logística e integrada de serviços já incluída no valor cobrado, assumindo sempre a viabilidade da solução de pier provisório e flutuante”, explica.

A incidência desse valor, segundo a Maersk e a Aliança, cessará tão logo as condições de navegação retornem ao normal.

Ministério de Portos minimiza situação

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) garante, em nota, que não se vislumbram impactos na navegação de cabotagem entre Santos e Manaus. O motivo está nas ações adotadas, principalmente para o trecho Manaus-Itacoatiara. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), também em nota, informa que, até o momento, não foi notificado por associações, empresas ou prefeituras quanto a problemas de transporte no trecho citado.

A pasta destaca que, em junho deste ano, o DNIT, em conjunto com o Ministério dos Transportes e o Ministério de Portos e Aeroportos, anunciou o lançamento dos editais de licitação para execução de serviços de dragagem para garantir a navegabilidade dos rios Amazonas e Solimões durante a estiagem.

“Para mitigar os impactos sociais e econômicos gerados pela baixa navegabilidade, o DNIT está avançando com o Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA) e o Plano de Sinalização Náutica”, detalha o Ministério.

O investimento previsto está estimado em cerca de R\$ 500 milhões, destinado a um período de cinco anos. O montante, segundo o MPor, será utilizado para a contratação de empresas que realizarão os serviços de dragagem e supervisão nos quatro trechos.

“O processo licitatório tem previsão de ser finalizado nos próximos dias, com expectativa de início dos serviços no segundo semestre de 2024. Além de garantir a vitalidade econômica da região amazônica, tais medidas têm o objetivo de minimizar os impactos das condições climáticas adversas, reforçando a infraestrutura de transporte fluvial como elemento fundamental para o desenvolvimento sustentável da região e do País”, completa, em nota, a pasta.

O momento propício para efetuar a dragagem é no início de agosto, segundo o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano. Os prazos, porém, preocupam a entidade, que traz informações além das oficiais.

“Temos notícia de que já há um vencedor e que está em fase de homologação. O DNIT informou que até o dia 4 de agosto será assinado o contrato para início da dragagem. É muito próximo ao limite tolerável. Esperamos que não aconteçam atrasos e que usem o melhor equipamento possível. A Marinha, por meio das suas organizações em Manaus, realizou batimetrias antecipadamente. Esperamos que atualizem rapidamente após as dragagens, para viabilizar a navegação”, revela Resano.

A Abac afirma que, desde o fim da seca de 2023, trabalha para que o Ministério de Portos, Marinha do Brasil, por meio da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, e DNIT constituíssem um grupo de trabalho para planejar e enfrentar uma possível estiagem como aquela.

“O setor portuário privado também está criando alternativas para mitigar uma possível seca, com a instalação de cais flutuante em Itacoatiara e aumento da capacidade de operação em Vila do Conde, onde a perna final da carga seria feita por barcaças, que, apesar de levar a um aumento de tempo de trânsito e custos”, acrescenta Resano.

Problema pode afetar outras regiões do País

Os problemas podem se estender em nível nacional, segundo o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano. “O impacto é possível prever, pois Manaus é o segundo porto em movimentação de contêineres da cabotagem e, se ficarmos sem poder chegar a este porto, ou tivermos a capacidade operacional reduzida, a Zona Franca terá mais dificuldade de escoar sua produção e a região sofrerá desabastecimento”, afirma.

A Zona Franca de Manaus é responsável pela fabricação de ampla gama de produtos, incluindo eletrodomésticos, veículos, motocicletas, TVs, celulares, bicicletas, aparelhos de ar-condicionado e computadores, que abastecem o mercado do Sudeste.

Grande parte dessas mercadorias é transportada via cabotagem, partindo de Manaus em direção ao Porto de Santos para distribuição na Região Sudeste. Da mesma forma, no sentido inverso, os insumos destinados às indústrias e à população da Região Norte são enviados via complexo portuário santista.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/07/2024

PROGRAMA PERMITE REINTEGRAÇÃO DE PROFISSIONAIS PARA SUPRIR FALTA DE MARÍTIMOS NOS PORTOS

Iniciativa visa reduzir déficit com maior agilidade

Por Ted Sartori



Navio de cabotagem no Porto de Santos: empresas têm dificuldade para encontrar oficiais para o trabalho (Matheus Tagé/Arquivo AT)

Uma alternativa foi criada para minimizar os problemas causados pelo número insuficiente de oficiais de Marinha Mercante, os chamados marítimos, para trabalharem em navios. Trata-se do Programa ReIntegrar No Mar, promovido pela Log-In Logística Integrada. Ele tem como objetivo central permitir que o 1º oficial e chefe de máquinas, com certificação expirada, retome suas atividades de navegação.

“Não se trata de um curso. A estratégia da criação foi para que nos desvinculássemos do Exame de Revalidação para Oficiais de Máquinas (Erom). Assim não dependeríamos da Marinha. O estágio de 90 dias que os selecionados realizarão na Log-In substitui o Erom”, afirma a diretora de Gente, Cultura e Transformação Digital da Log-In Logística Integrada, Andréa Simões.

No Brasil, a certificação dos profissionais marítimos é realizada exclusivamente pela Marinha, em três anos de estudo (complementados com até dois anos de prática a bordo), por intermédio das Escolas de Formação de Oficiais de Marinha Mercante (Efomm), o Ciaga (Rio de Janeiro-RJ) e o Ciaba (Belém-PA). Os cursos são abertos anualmente, mas o número de vagas oferecidas está aquém das necessidades do mercado.



A gerente de Consultoria Interna da Log-In, Paula Oliveira, reforça que o programa realoca os marítimos de maneira mais ágil. “Em apenas três meses, na modalidade de estágio, a Log-In consegue apoiar na reintegração e revalidar as certificações desses profissionais em tempo recorde, gerando equipes de maquinistas ainda mais qualificadas para a frota da companhia”, comenta.

Para se ter uma ideia, é previsto um déficit de profissionais girando entre 2 mil e 4 mil em 2030, segundo pesquisa realizada pela Fundação Vanzolini e pelo Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária (Cilip) da Universidade de São Paulo (USP) e encomendada pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam).

De acordo com a diretora da Log-In, a medida adotada pela empresa não é suficiente para solucionar o problema de déficit de profissionais, mas contribui para a reinserção de marítimos no setor.

“A falta de mão de obra pode prejudicar drasticamente o desenvolvimento do segmento, podendo causar a redução das operações e interrupção da possibilidade de expansão de frotas. Desta maneira, cabe não só às grandes organizações oferecerem alternativas que ajudem a lidar com esse cenário, como é o caso deste projeto, mas principalmente às autoridades responsáveis buscarem alternativas que possam de fato sanar este problema”, aponta Andréa Simões.

Embora o foco do programa não seja a formação de marítimos, o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, acredita que a iniciativa - da qual a entidade não participou da estruturação - cubra uma demanda atual importante. “São medidas paliativas para enfrentar o momento e ter oficiais, que não são do início da carreira, disponíveis”, afirma.

Objetivo é a contratação após o estágio

Durante o Programa ReIntegrar No Mar, os participantes serão designados para os navios com base nas necessidades operacionais, tendo uma experiência completa nos serviços de cabotagem e longo curso. Ao todo, serão disponibilizadas duas vagas: uma para 1º oficial e uma para chefe de máquinas, com salário integral referente às categorias. Além disso, os participantes contarão com todos os benefícios oferecidos aos atuais colaboradores da empresa.

Após o período de estágio, a Log-In poderá oferecer um contrato de permanência por 18 meses, diante dos resultados obtidos a partir das avaliações feitas durante o programa.

Para participar do programa, os candidatos interessados devem possuir Ensino Superior completo, Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) para revalidação, experiência prévia em navios e, como diferencial, já ter atuado com contêineres, além de contar com os comprovantes de vacinação das quatro doses contra a covid-19 e o Certificado Internacional de Febre Amarela.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 31/07/2024*



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

ANATEL VAI LIBERAR SINAL DE INTERNET 5G PARA MAIS 506 MUNICÍPIOS

Pelo menos 4 estados do Nordeste serão contemplados com o sinal do 5G
Por Agência Brasil

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) informou nesta terça-feira (30) que vai liberar a ativação do sinal de internet 5G para mais 506 municípios. A medida ocorrerá a partir de 5 de agosto,

quando as operadoras que possuem lotes na faixa de 3,5 GHz poderão solicitar o licenciamento e a ativação do sinal.



O 5G tem nova expansão/Foto: Marcello Casal Jr. Agência Brasil

Segundo a agência, a liberação das faixas não garante que as redes serão instaladas automaticamente nos municípios. O funcionamento do serviço depende do planejamento individual de cada operadora.

Com as novas autorizações, 19 estados passam a ter todos seus municípios liberados para o serviço de 5G. O sinal chegará a 4.808 municípios, onde vivem 197 milhões de pessoas, número equivalente a 92% da população do país.

Conforme dados da Anatel, o sinal estará liberado nos seguintes estados: Acre, Alagoas, Amazonas, Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Paraíba, Paraná, Rio de Janeiro, Rondônia, Roraima, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Sergipe, São Paulo e Tocantins.

Interferências

A Anatel alerta que o 5G pode causar interferências no sinal de TV Aberta captado por antena parabólica, sendo necessárias adaptações para manter a qualidade da imagem.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 31/07/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ FIRMA ACORDO PARA QUE BNDES ESTRUTURE PROJETOS DE CONCESSÃO DAS HIDROVIAS DOS RIOS TOCANTINS E TAPAJÓS

Com o ACT, serão iniciados oficialmente o andamento dos projetos de concessão das duas hidrovias

Brasília, 30/07/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) firmou Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para estruturação dos projetos de concessão das hidrovias dos rios Tocantins e Tapajós.

A assinatura do acordo aconteceu nesta terça-feira (30) na sede do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) com a presença da Diretoria Colegiada da ANTAQ; do ministro da pasta, Silvio Costa Filho; e do diretor de Planejamento e Relações Institucionais do BNDES, Nelson Barbosa.

Além disso, compareceram na cerimônia a secretária-executiva do MPor, Mariana Pescatori; o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação do MPor, Dino Antunes; o senador Irajá; entre outros representantes do setor.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, lembrou da qualidade técnica do BNDES para a estruturação de projetos de concessão e destacou que “todos estamos dentro do mesmo barco para podermos navegar em hidrovias”.

O ministro Silvio Costa Filho afirmou que o andamento das concessões hidroviárias “não seria possível se não fosse o papel institucional da ANTAQ”.

O ACT inicia oficialmente o andamento dos projetos de concessão das hidrovias dos rios Tocantins e Tapajós e viabiliza a contratação da empresa para fazer os estudos de viabilidade.

Durante o evento de assinatura do acordo, foi informado que o BNDES deve selecionar em breve a empresa que vai elaborar os estudos de viabilidade dos dois projetos.

Além disso, também estão previstas novas parcerias entre a ANTAQ e o banco de fomento para que o BNDES desenvolva novos projetos de concessões hidroviárias que não estão contemplados nesse primeiro Plano Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário.

O plano, que foi aprovado no final do ano passado, abrange seis projetos de hidrovias, o do Rio Madeira que está em análise pelo MPor; e dos rios Paraguai, Lagoa Mirim, Barra Norte, Tocantins e Tapajós.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 31/07/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

HIDROVIAS - SILVIO COSTA FILHO ASSINA ACORDO DE COOPERAÇÃO PARA ESTUDOS E CONCESSÕES DE HIDROVIAS DOS RIOS TOCANTINS E TAPAJÓS

Iniciativa firmada com Antaq e BNDES faz parte do planejamento setorial hidroviário, para superar os gargalos da infraestrutura do setor



Atualmente, o Brasil tem mais de 20 mil quilômetros de hidrovias navegáveis - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou, nesta terça-feira (30), um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) que viabiliza estudos e concessões das hidrovias dos rios Tocantins e Tapajós. A parceria foi firmada com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A iniciativa faz parte do planejamento setorial hidroviário, para identificação, desenvolvimento e acompanhamento de projetos público-privados, visando superar os gargalos de infraestrutura existentes no setor hidroviário do país.

Iniciativa inédita no país, a concessão de hidrovias tem sido estruturada com o apoio de instituições e do setor produtivo. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), ao lado da Antaq, tem priorizado a agenda hidroviária, modal capaz de escoar milhões de toneladas de grãos ao eixo norte brasileiro. Atualmente, o país tem mais de 20 mil quilômetros de hidrovias navegáveis. Com a concessão dos rios, a estimativa é que a capacidade de navegação seja duplicada nos próximos anos.

Costa Filho destacou que os dois projetos assinados nesta manhã se juntam a outros quatro, são eles: Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul, Barra do Norte, na foz do Rio Amazonas, Madeira e o Paraguai. Para ele, a iniciativa vai gerar "mais investimentos sobretudo no desenvolvimento e geração de emprego e renda para o país. A gente está celebrando hoje não apenas o tempo de cooperação, que a gente vai organizar o projeto, vai organizar a modelagem, vai ouvir a sociedade e alavancar o nosso setor", apontou.

Os projetos anunciados fazem parte do trabalho de concessão de hidrovias desenhado pelo Governo Federal, que estão inseridos no Plano de Geral de Outorgas Hidroviário, publicado no final do ano passado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O plano hidroviário tem como principal objetivo aumentar a competitividade e o desenvolvimento do Brasil.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, ressaltou a importância da parceria com as instituições envolvidas para formulação de um projeto eficiente e que atenda às necessidades do setor. "Junto com o BNDES, a gente vai tentar encontrar aquela modelagem econômica que vai trazer o melhor retorno que temos junto com a instituição no setor regulatório para atender às necessidades da sociedade. Hoje estamos terminando um acordo de cooperação, mas a contratação desses dois projetos já está na fase final. o BNDES, inclusive, já está selecionando a empresa para iniciar o projeto", indicou.

Os trechos do rio Tocantins que poderão ser desenvolvidos se estendem por 1.282 quilômetros, entre o município de Belém, no Pará, e Peixe, no Tocantins. No Rio Tapajós, a avaliação preliminar do BNDES indicou que 700 quilômetros poderão ser desenvolvidos em dois trechos principais, de Barcarena a Melgaço e de Santarém a Tapajós, ambos no estado do Pará. Para o diretor de Planejamento do BNDES, Nelson Barbosa, "com o desenvolvimento desses projetos, as hidrovias terão melhores condições para transportes de grãos, minérios de ferro, granéis líquidos, cargas containerizadas e outras cargas", ressaltou.

Os projetos têm o potencial de alavancar a economia dos estados e beneficiar toda a cadeia logística, desde os grandes operadores até pescadores e população ribeirinha. "A gente espera que, com esses projetos de concessão, trazer a iniciativa privada para que a gente possa ter maior eficiência na prestação do serviço e que a gente possa levar para o usuário outras opções de transportes, sem que haja custos para a sociedade", explicou Dino Antunes, secretário Nacional de Hidrovias e Navegação do MPor.

A hidrovia do Tapajós é um corredor crucial entre o Centro-Oeste e o Norte do Brasil. O baixo Tapajós, entre Itaituba (PA) e Santarém (PA), possui 280 km de extensão navegável durante todo o ano, e foi responsável pela movimentação de mais de 14 milhões de toneladas de cargas em 2023, principalmente soja e outros produtos agrícolas, além de facilitar o transporte de grãos e combustível.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 31/07/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

SERVIÇO DIGITAL DE VENDA DE VEÍCULOS É SUCESSO NA REGIÃO SUL E RIO GRANDE DO SUL LIDERA O RANKING DE TRANSAÇÕES

Ferramenta criada pela Secretaria Nacional de Trânsito registra mais de 817 mil vendas em todo o país. Região Sul que registrou 116 mil vendas, mesmo sem a adesão de Santa Catarina no momento

VENDA DIGITAL
Sul
116 mil
transações



Transparência, segurança e agilidade na hora de vender seu veículo. Tudo isso ao alcance da mão, sem papelada ou necessidade de ir a cartórios. Essas são as principais facilidades da nova ferramenta do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT): a Venda Digital. Idealizada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) para modernizar o processo de transferência de veículos, a ferramenta é um sucesso em todos os estados do Brasil, com mais de 817 mil transações realizadas pelo app. Na Região Sul, foram 116 mil.



No Sul do país, o destaque vai para o estado do Rio Grande do Sul, que lidera o ranking regional com 70,7 mil transações. Paraná vem logo atrás, ocupando a segunda posição, com 45,2 mil.

O secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, explica que a Venda Digital é um avanço significativo na modernização dos serviços de trânsito no Brasil. "A Senatran está acelerando a digitalização para, junto com os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans), proporcionar ao cidadão um atendimento mais rápido e eficiente. A agenda de desburocratização e simplificação é prioritária", detalha.

Só falta um

A Venda Digital começou em março de 2022 com a adesão voluntária dos estados. Desde então, a Senatran tem oferecido suporte técnico, comunicação e alinhamento para facilitar o uso da ferramenta. O Rio Grande do Sul foi o primeiro estado da região Sul a aderir, no início de março de 2022, seguido pelo Paraná, no final do mesmo mês. Santa Catarina não faz parte do sistema neste momento.

Como usar a Venda Digital?

Para realizar a transferência de um veículo, tanto comprador quanto vendedor devem baixar o aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), criar uma conta e confirmar a identidade.

Após a instalação, o vendedor inicia a transferência via aplicativo, fornecendo detalhes do veículo e o CPF do comprador, que será notificado sobre a transação. A segurança é garantida por uma assinatura eletrônica.

Com a confirmação de ambas as partes, o aplicativo envia os dados para a Senatran, que processa a transferência e atualiza o registro do veículo em tempo real. Assim, você acompanha todo o processo com rapidez e transparência.

Vale lembrar que, para usar o benefício, o documento do veículo precisa ter sido emitido a partir de 4 de janeiro de 2021, quando o antigo Documento Único de Transferência (DUT) foi substituído pela versão digital (ATPV-e).

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

Data: 31/07/2024

MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA PRIMEIRO TRECHO DUPLICADO DA BR-153, EM GURUPI (TO)

Investimentos de R\$ 40,5 milhões foram feitos a partir do contrato de concessão. Duplicação de 8 km de rodovia beneficia mais de nove mil motoristas que passam no local todos os dias

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participa nesta quinta-feira (1) da entrega do primeiro trecho duplicado de 8 quilômetros da BR-153 em Gurupi, no Tocantins. As melhorias fazem parte do contrato de concessão e ficaram a cargo da Ecovias do Araguaia, responsável pela administração e operação da via federal. No total, as obras contaram com investimentos de R\$ 40,5 milhões por parte da Ecovias do Araguaia, concessionária responsável pela administração e operação do trecho.

A previsão é de que até o fim do ano um segundo trecho seja entregue de Gurupi até Aliança do Tocantins, completando 11,25 km de duplicações. As duas inaugurações vão facilitar a vida de mais de nove mil pessoas.

Cobertura de imprensa

Está previsto atendimento aos jornalistas que comparecerem ao evento após a entrega da obra. Não é necessário credenciamento prévio.

SERVIÇO

O quê: Cerimônia de entrega das obras de duplicação da BR-153, em Gurupi

Quando: Quinta-feira (1), às 11h
Local: Km 665,5, sentido Sul da BR-153, em Gurupi (TO)
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 31/07/2024

SERVIÇO DIGITAL DE VENDA DE VEÍCULOS É SUCESSO NO NORDESTE E PERNAMBUCO LIDERA RANKING DE TRANSAÇÕES NA REGIÃO

Ferramenta criada pela Secretaria Nacional de Trânsito registra mais de 817 mil vendas em todo o país. Nordeste ficou em segunda posição de região com mais transações (179,5 mil), mesmo sem a adesão dos estados do Maranhão e Paraíba.

Transparência, segurança e agilidade na hora de vender seu veículo. Tudo isso ao alcance da mão, sem papelada ou necessidade de ir a cartórios. Essas são as principais facilidades da nova ferramenta do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT): a Venda Digital. Idealizada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) para modernizar o processo de transferência de veículos, a ferramenta é um sucesso em todos os estados do Brasil, com mais de 817 mil transações realizadas pelo app. Na Região Nordeste, foram 179,5 mil.

No Nordeste, o destaque vai para o estado de Pernambuco, que lidera o ranking regional com 99 mil transações. Ceará vem logo atrás, ocupado a segunda posição, com 37,4 mil vendas, mostrando também forte adesão ao serviço. O estado da Bahia registra 19,6 mil vendas, seguida por Sergipe com 8,1 mil, Rio Grande do Norte com 7,7 mil, Alagoas com 6,5 mil e Piauí fechando o ranking da região com 1,2 mil transações pela ferramenta. Esses números refletem a aceitação e sucesso do aplicativo na região. Os estados do Maranhão e da Paraíba ainda não aderiram à ferramenta.

O Secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, explica que a Venda Digital é um avanço significativo na modernização dos serviços de trânsito no Brasil. "A Senatran está acelerando a digitalização para, junto com os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans), proporcionar ao cidadão um atendimento mais rápido e eficiente. A agenda de desburocratização e simplificação é prioritária", detalha.

Só faltam dois



A Venda Digital começou em março de 2022 com a adesão voluntária dos estados. Desde então, a Senatran tem oferecido suporte técnico, comunicação e alinhamento para facilitar o uso da ferramenta. O estado da Bahia foi o primeiro da região Nordeste a aderir, em janeiro de 2022. Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte entraram em março do mesmo ano. Em maio de 2023, foi a vez

de Alagoas, seguido pelo Piauí em outubro. Maranhão e Paraíba são os únicos que ainda não aderiram ao serviço.

Como usar a Venda Digital?

Para realizar a transferência de um veículo, tanto comprador quanto vendedor devem baixar o aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), criar uma conta e confirmar a identidade.

Após a instalação, o vendedor inicia a transferência via aplicativo, fornecendo detalhes do veículo e o CPF do comprador, que será notificado sobre a transação. A segurança é garantida por uma assinatura eletrônica.

Com a confirmação de ambas as partes, o aplicativo envia os dados para a Senatran, que processa a transferência e atualiza o registro do veículo em tempo real. Assim, você acompanha todo o processo com rapidez e transparência.

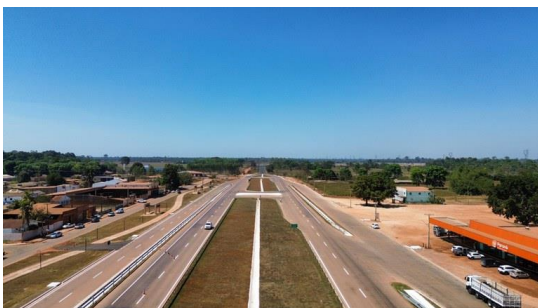
Vale lembrar que, para usar o benefício, o documento do veículo precisa ter sido emitido a partir de 4 de janeiro de 2021, quando o antigo Documento Único de Transferência (DUT) foi substituído pela versão digital (ATPV-e).

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

Data: 31/07/2024

ANTES DO PRAZO: RENAN FILHO ENTREGA NOVA TRAVESSIA NA BR-364/RO, CRUCIAL PARA ECONOMIA E INTEGRAÇÃO DA REGIÃO NORTE

São R\$ 612 milhões para Rondônia, quatro vezes mais recursos do que no último ano da gestão anterior”, sublinha o ministro. Reconstrução fica no perímetro urbano de Itapuã do Oeste e traz impacto direto para 11 mil moradores na região



Obras concluídas em 10 meses – prazo previsto era de um ano - FOTO: Marcio Ferreira/MT

“Efica só em Itapuã do Oeste? Não, aqui é só o começo”. Foi com essa fala que o ministro dos Transportes, Renan Filho, abriu o discurso de entrega da nova travessia na BR-364/RO nesta terça-feira (30). A obra inaugurada inclui a reestruturação do perímetro urbano de Itapuã do Oeste (RO), com 8 pistas recuperadas em 15 quilômetros de extensão total. Os investimentos somaram quase R\$

60 milhões e afetam diretamente tanto quem mora na cidade quanto o transporte de carga que passa pela BR-364/RO: a rodovia é a principal rota de escoamento da vasta produção agrícola do estado de Rondônia.

“Essa obra faz parte de uma série de investimentos. A travessia de Jaru já está sendo executada. Três pontes em Cacoal, já estamos em trabalho de reconstrução. Estamos construindo o viaduto de Colorado do Oeste, ano que vem, vamos entregar. Um viaduto no trevo de Chupinguaia, ano que vem vamos entregar. Em breve, vamos concluir a ponte ligando Guajará-Mirim à Bolívia, obra de R\$ 500 milhões em recursos federais. E ainda vamos fazer o contorno norte em Porto Velho, para tirar os caminhões de dentro da cidade”, enumerou o ministro.

Para dar suporte aos empreendimentos no estado, o valor total repassado através da Lei de Orçamento teve destaque na fala do ministro. “São R\$ 612 milhões para Rondônia, quatro vezes mais recursos do que no último ano da gestão anterior”, sublinha Renan Filho. “Essa obra tem uma relevância enorme, feita cem por cento com recursos do Governo Federal, ajuda demais o estado. São 15 quilômetros que antes ficavam alagados e agora vão ficar livres para a passagem de veículos e pessoas”, completou o governador do estado, Marcos Rocha, que participou da cerimônia.



Sobre o trecho inaugurado hoje, que anteriormente enfrentava problemas como buracos, falta de sinalização e dificuldades nos acostamentos e ruas laterais, foi todo refeito. As obras, iniciadas em 10 de janeiro de 2023 e concluídas em 10 de julho de 2024 – antes do prazo previsto de 12 meses – resultaram em uma rodovia mais segura e eficiente. A reestruturação incluiu a renovação da pista de rolamento, dos acostamentos, das ruas laterais e das interseções, além da instalação de novas sinalizações, garantindo maior segurança e conforto para os motoristas que utilizam a BR-364.

O que reforça outro ponto do trabalho da pasta. A melhoria da qualidade do asfalto. “Quando o presidente Lula começou essa gestão, o índice de condição da malha rodoviária (ICM) aqui em Rondônia era de 42% de pistas boas. Hoje, estamos em 85% consideradas boas. As esburacadas, ruins e péssimas, estão em apenas 3%. Senti isso na própria pele, vindo de Porto Velho para cá”, exemplificou Renan Filho.

A cerimônia também contou com a presença do prefeito de Itapuã do Oeste, Moisés Cavalheiro, do senador Confúcio Moura e do diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão.

Próximos investimentos em Rondônia

Detalhando os empreendimentos em curso citados pelo ministro, com a retomada de investimentos proposta pelo novo PAC, Rondônia receberá seis projetos: cinco obras públicas e um aporte privado. Entre os destaques, a construção citada por Renan Filho: a ponte internacional da Guajará-Mirim, na BR-425/RO, que facilitará a ligação com a Bolívia.

No total, serão cerca de R\$ 4,2 bilhões investidos nas intervenções viárias listadas pelo Governo Federal como prioridade para Rondônia. Veja a lista de empreendimentos no estado inclusos no novo PAC:

- Adequação da Travessia Urbana e duplicação da ponte sobre o Rio Jaru - BR-364/RO;
- Adequação da Travessia Urbana de Ji-Paraná - BR-364/RO;
- Construção de Ponte Internacional de Guajará-Mirim - BR-425/RO;
- Projeto de adequação de Travessia Urbana de Porto Velho - BR-319/RO - Trevo do Roque;
- Construção de pontes na BR-425/RO - Rio Araras e Rio Ribeirão;
- Investimentos previstos de novas concessões na BR-364/RO - Vilhena - Porto Velho/RO.

Outro ponto de atenção é o projeto de concessão da Rota Agro Norte, na BR-364/RO, entre Porto Velho e Vilhena. O segmento de 729 quilômetros de extensão faz a ligação entre o oeste de Mato Grosso com Rondônia e Acre, onde ocorre o transporte de grãos para escoamento por Porto Velho (RO), pelo Rio Madeira e depois pelo Rio Amazonas. A estimativa é que o empreendimento alcance, em investimentos, cerca de R\$6,53 bilhões de Capex e R\$3,89 bilhões de Opex.

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

Data: 31/07/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – HIDROVIAS, PORTAS DO CELEIRO DO MUNDO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Auspiciosa a notícia de que o Ministério de Portos e Aeroportos assinou o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) para a elaboração de projetos de concessão das hidrovias do Tocantins e Tapajós. A parceria será com a Antaq e o financiamento do BNDES.

Segundo o diretor de Planejamento e Relações Institucionais do BNDES, Nelson Barbosa, a parceria pode render investimentos de até R\$ 4 bilhões. Explicou também que três projetos poderão ser desenvolvidos no rio Tocantins, se estendendo por 1.582 km entre os municípios de Belém do Pará e Peixe. No rio Tapajós, uma avaliação preliminar aponta que 700 km poderão ser concebidos em dois trechos principais, entre Barcarena a Melgaço, no Pará, e de Santarém a São Luiz do Tapajós.



A recente criação de uma secretaria nacional específica deu fôlego às tratativas. Em um país pleno de bacias hidrográficas e que historicamente deu as costas aos rios, privilegiando as rodovias para ocupação total do seu território, as ações e iniciativas em curso trazem a esperança de acesso a rincões produtivos até então relegados. A região do Norte é o melhor exemplo.

Ainda recentemente o tema foi destaque no Norte Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export, em Palmas, capital de Tocantins. No evento, o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias, Dino Batista, disse que o processo de licenciamento do Pedral do Lourenço, no Pará, pode ser concluído em outubro, permitindo que as obras sejam iniciadas já no ano que vem.

A modelagem da concessão da hidrovia do Rio Madeira foi aprovada pela Antaq e encaminhada para análise do MPor. O Rio Madeira, que tem 1.075 km de extensão, é rota fundamental para o escoamento da produção de grãos dos estados do Mato Grosso e de Rondônia, bem como para o deslocamento de passageiros na região.

Iniciativas como essas dão a esperança de que em poucos anos o país possa fazer com que seus rios sejam as principais artérias de circulação da rica produção onde um dia se chamou “o celeiro do mundo”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 31/07/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SC EM ALTA I

O movimento de passageiros internacionais nos aeroportos de Santa Catarina dobrou no primeiro semestre de 2024 em comparação com o mesmo período do ano passado. O estado atingiu 437,2 mil passageiros, consolidando-se como o terceiro maior mercado internacional do Brasil. O Aeroporto de Florianópolis foi responsável pela maior parte desse fluxo, com 429,8 mil passageiros, seguido por Navegantes com 7,3 mil.

SC EM ALTA II

No mercado doméstico, houve um aumento de 2,8% no número de passageiros, somando 3,4 milhões nos aeroportos catarinenses. Florianópolis liderou com 1,7 milhão de passageiros, seguido por Navegantes, Chapecó, Joinville, Jaguaruna, e Correia Pinto. O transporte de cargas domésticas também registrou crescimento, com aumento de 24,5% e um total de 7,1 mil toneladas movimentadas.

EM BAIXA I

O nível do Rio Madeira em Porto Velho (RO) caiu 35 centímetros nos últimos sete dias, atingindo 2,56 metros, o menor valor registrado para o período. A queda é atribuída a chuvas abaixo da média entre novembro do ano passado e abril deste ano. No mesmo período de 2023, o nível estava em 4,56 metros. A Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico declarou situação de escassez hídrica nos rios Madeira e Purus, intensificando o monitoramento e propondo ações preventivas.

EM BAIXA II

A Bacia do Rio Madeira, com 1,42 milhão de quilômetros quadrados, se estende por Brasil, Peru, e Bolívia. O período chuvoso vai de novembro a abril, e o seco de maio a outubro. O rio abriga as hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, responsáveis por 6,7% da energia do Sistema Interligado Nacional. Além de ser uma importante hidrovia, transportando mais de 6,5 milhões de toneladas em 2022, o Rio Madeira abastece Porto Velho e outras comunidades, servindo cerca de 460 mil habitantes.

ENTREVISTA

A Autoridade Portuária de Santos (SP) informa que o presidente da empresa, Anderson Pomini, irá conceder uma entrevista coletiva nesta quinta-feira, dia 1º. Ele promete falar sobre o andamento de diversas obras, em especial, as da região da Alemoa. Também vai abordar o sistema de monitoramento de navios (VTMIS) e o cronograma da obra do túnel Santos-Guarujá.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2024

REGIÃO NORTE - HIDROVIAS TOCANTINS E TAPAJÓS PODEM RENDER R\$ 4 BI, DIZ BNDES

Mpor, Antaq e BNDES assinaram acordo para elaborar as duas concessões do modal

Por MARÍLIA SENA marilia.sena@redenews.com.br



As hidrovias do Tocantins e Tapajós são fundamentais para garantir o escoamento da safra brasileira e reduzir o custo logístico do país, com papel estratégico também na descarbonização do modais de transportes e no acesso a áreas remotas, beneficiando milhões de brasileiros, principalmente nas regiões Norte de Nordeste. Foto: Divulgação

O Ministério de Portos e Aeroportos assinou, nesta terça-feira, 30, o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) para a elaboração de projetos de concessão das hidrovias do Tocantins e Tapajós. A parceria será com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o financiamento do Banco Nacional do Desenvolvimento Social e Econômico (BNDES).

De acordo com o Diretor de Planejamento e Relações Institucionais do BNDES, Nelson Barbosa, a parceria para os estudos das hidrovias pode render investimentos de até R\$ 4 bilhões de reais. “A equipe estima preliminarmente o desenvolvimento dessas duas hidrovias com a compra de investimento na ordem de R\$ 4 bilhões de reais [...] Eliminando os gargalos, as restrições sazonais dos rios, ampliando o volume de cargas, reduzindo o consumo de combustível”, explicou.

Sobre o Rio Tocantins, três projetos poderão ser desenvolvidos, se estendendo por 1.582 km entre os municípios de Belém do Pará e Peixe, no Tocantins. No Rio Tapajós, uma avaliação preliminar aponta que 700 km poderão ser concebidos em dois trechos principais, “entre Barcarena a Melgaço, no Pará, e de Santarém a São Luiz do Tapajós”, completou Nelson Barbosa.

O Secretário Nacional de Hidrovias, Dino Antunes, ressaltou a importância do investimento do BNDES no projeto. “A gente tem já estruturado inicialmente o que está mais à frente, o [rio] Madeira. A gente vê as complexidades que envolvem uma infraestrutura nova dessa, a gente nunca fez concessão de hidrovias”, disse.

“Então a participação do BNDES nesse momento é fundamental, é um selo de qualidade [...] A presença do BNDES é realmente um selo de qualidade para a gente, dá uma certeza muito grande que teremos uma estruturação muito bem feita aqui para essas duas vias fundamentais que são Tocantins e Tapajós”, concluiu Dino.

As hidrovias do Tocantins e Tapajós são fundamentais para garantir o escoamento da safra brasileira e reduzir o custo logístico do país, com papel estratégico também na descarbonização do modais de transportes e no acesso a áreas remotas, beneficiando milhões de brasileiros, principalmente nas regiões Norte de Nordeste.

“A gente quer colocar essa pauta na ordem do dia nacional. É a primeira vez que há uma agenda coletiva entre Congresso, Governo Federal e BNDES construindo uma agenda hidroviária para o Brasil”, apontou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O Governo Federal, através da Antaq, está trabalhando na concessão de seis hidrovias: Paraguai, Madeira, Barra Norte, Lagoa Mirim, Tapajós e Tocantins. A expectativa é expandir 60 mil quilômetros do modal. Os estudos para as concessões das hidrovias estão sendo realizados pelo Plano Geral de Outorgas (PGO). Atualmente, o Brasil utiliza 19 mil quilômetros das hidrovias. “Se pensar em potencial, não estamos explorando sequer 30%”, salientou Eduardo Nery.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/07/2024

REGIÃO NORDESTE - HIDROVIAS DO BRASIL RECEBE AUTORIZAÇÃO TEMPORÁRIA PARA EXPLORAR ÁREA EM VILA DO CONDE

Agora, o Ministério de Portos e Aeroportos tem 90 dias para conceder a aprovação prévia no PDZ no cais paraense

Por **Júnior Batista** Enviar junior.basta@redenews.com.br

A Hidrovias do Brasil recebeu autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para firmar um contrato temporário para o uso da área conhecida como APT2-VDC, localizada dentro da poligonal do porto organizado de Vila do Conde, no Pará. A decisão foi no fim de junho, em audiência virtual, mas a decisão foi publicada na edição de terça-feira (30) do Diário Oficial da União.

Agora, o Ministério de Portos e Aeroportos tem 90 dias para conceder a aprovação prévia no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Vila do Conde. De acordo com a publicação, a medida visa assegurar que o uso da área esteja alinhado com o regime de exploração solicitado e com as diretrizes estabelecidas pela resolução normativa 07/2016 da Antaq, que regula a exploração de áreas e instalações portuárias.

O contrato solicitado pela Hidrovias do Brasil se assemelha aos acordos previamente autorizados, de forma condicionada, para as empresas Mega Logística e Louis Dreyfus Company. Ambos os contratos envolvem transbordo de graneis sólidos vegetais e minerais em áreas de aproximadamente 85 mil m². No caso da Hidrovias, o contrato abrangerá uma área de espelho d'água de 61,4 mil m², destinada ao mesmo tipo de carga.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/07/2024

REGIÃO SUDESTE - PREFEITURA DO RIO LANÇA NOVO EDITAL DE TRANSPORTE DE BARCAS ENTRE AEROPORTOS

Projeto visa transporte aquaviário entre o Galeão e o Santos Dumont; investimentos serão de R\$ 109,5 milhões

Por **CÁSSIO LYRA** jcassio.lyra@redenews.com.br



As barcas que farão o transporte serão 100% elétricas, com capacidade para transportar entre 60 e 100 passageiros, e projetadas para operar com zero emissão de carbono

A Prefeitura do Rio de Janeiro publicou um novo edital de licitação para o projeto de transporte das barcas que vai ligar os aeroportos Antônio Carlos Jobim, o Galeão, e o Santos Dumont. O documento foi aprovado após ajustes indicados pelo Tribunal de Contas do Município.

Conforme consta o projeto, o trajeto pela Baía de Guanabara terá 15,7 quilômetros. O custo da viagem será de R\$ 22,50.

Desde o anúncio inicial do projeto, em abril, o investimento previsto para a implantação e compra das embarcações aumentou de R\$ 106 milhões para R\$ 109,5 milhões. De acordo com a Prefeitura, a licitação está marcada para ocorrer no dia 3 de setembro.

O custo total para o município será de cerca de R\$ 24,9 milhões, enquanto que a futura concessionária que vai administrar o serviço vai arcar com o restante dos investimentos.

Além do investimento privado, a concessionária vencedora deverá pagar ao município uma outorga variável de 3% sobre a receita tarifária.

O prazo de concessão para o serviço é de 30 anos. Segundo a prefeitura, as obras de implantação devem durar cerca de dois anos. O transporte de barcas entre os aeroportos da cidade tem previsão de atender 3,5 mil passageiros diários.

Detalhes

As embarcações que farão o transporte entre os terminais aéreos do Rio serão 100% elétricas, com capacidade para transportar entre 60 e 100 passageiros, e projetadas para operar com zero emissão de carbono.

As barcas foram escolhidas como meios de transporte aquaviário por seu baixo calado, de apenas 0,5 metro, eliminando assim a necessidade de obras de dragagem e garantindo a preservação do ecossistema local.

O serviço vai funcionar diariamente das 6h às 23h, com viagens de aproximadamente 35 minutos entre duas estações: uma na Marina da Glória, ao lado do Santos Dumont, e outra na praia do Galeão, na Ilha do Governador.

Ao desembarcar na estação da Estrada do Galeão, os passageiros seguirão para o terminal de destino em um dos quatro micro-ônibus elétricos que estarão disponíveis. O trajeto completo deverá levar cerca de 55 minutos, com intervalos de 15 minutos entre as paradas.

As embarcações elétricas levam de 12 a 18 meses para serem fabricadas a partir da contratação. A aprovação do projeto envolverá questões de segurança marítima, meio ambiente, Crea (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia) e agências reguladoras.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/07/2024

REGIÃO SUDESTE - AVIÕES COLIDEM EM PÁTIO DO AEROPORTO DE CONGONHAS

Acidente aconteceu no solo, durante procedimento de taxiamento. Não houve feridos

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A ponta da asa de um avião da Latam entrou em contato com a cauda da aeronave da Gol, que foi enviada para manutenção. Os passageiros foram realocados em outra aeronave. Foto: Reprodução/Redes sociais

Um avião da Gol e outro da Latam colidiram na tarde de segunda-feira (29) no pátio do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. Não houve feridos.

De acordo com a Aena, concessionária responsável pelo aeroporto, as duas aeronaves colidiram no solo durante o procedimento de taxiamento. Os passageiros precisaram ser realocados em outros voos.

A Aena informou que o incidente foi causado por uma falha no equipamento de pushback, utilizado para rebocar a aeronave da área de embarque até a pista de taxiamento, pertencente a uma das empresas envolvidas.

Em comunicado, a Gol explicou que a colisão ocorreu durante o procedimento de pushback de sua aeronave, que estava programada para o voo G3 1238, de Congonhas para Florianópolis. A ponta da asa de um avião da Latam entrou em contato com a cauda da aeronave da Gol, que foi enviada para manutenção. Os passageiros do voo foram desembarcados e realocados em outra aeronave.

Por sua vez, a Latam informou que sua aeronave, que operava o voo LA 3935 entre o Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, colidiu com a aeronave da Gol por volta das 17h04, enquanto realizava o taxiamento. Todos os passageiros e a tripulação desembarcaram normalmente, e a aeronave foi levada para manutenção. Como resultado, dois outros voos da Latam, que fariam ida e volta a Curitiba (LA 3064 e LA 3069), precisaram ser cancelados, e os passageiros desses voos foram acomodados em outros voos da companhia.

Na manhã de terça-feira (30), a Latam confirmou que todos os passageiros afetados pelos cancelamentos já foram acomodados em outros voos, e que a aeronave segue em manutenção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2024

REGIÃO NORDESTE - SUPERNAVIO DE 366 METROS ATRACA EM SUAPE PELA PRIMEIRA VEZ

O MSC Orion, da classe New Panamax e com capacidade de carregamento de 15 mil TEUs, fez escala no atracadouro durante viagem inaugural de linha direta entre o Nordeste e a Ásia

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O gigante do mar MSC Orion, porta-contêiner de classe mundial New Panamax, com 366 metros de comprimento, 51 metros de largura e 16 metros de calado, é o maior navio já recebido pelo Porto de Suape. Foto: Divulgação/Porto de Suape

O gigante do mar MSC Orion, porta-contêiner de classe mundial New Panamax, com 366 metros de comprimento, 51 metros de largura e 16 metros de calado, é o maior navio já recebido pelo Porto de Suape (PE), informou a Autoridade Portuária. A manobra de atracação ocorreu no

Terminal de Contêineres (Tecon Suape), no final da manhã do último sábado (27).

“A chegada do MSC Orion a Suape reforça a importância estratégica do porto para o nosso país, contribuindo para a viabilização de rotas diretas entre o Nordeste e os países asiáticos via Canal do Panamá. São linhas que vão nos conectar a importantes complexos portuários, a exemplo dos portos chineses e de Singapura, possibilitando maior competitividade aos exportadores e importadores que atuam entre os dois continentes”, comemorou o diretor-presidente do Porto de Suape, Marcio Guiot.

“Hoje, alcançamos mais um recorde em 45 anos de história, ganhando destaque no país e no exterior”, pontuou o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Rinaldo Lira, acrescentando que a dragagem do canal externo (já concluída), do canal interno e da bacia de evolução (obras começam nas próximas semanas, com prazo de sete meses para conclusão) vão atrair ainda mais navios de grande porte com capacidade máxima de carga.

As últimas escalas do MSC Orion ocorreram no Porto de Caucedo, na República Dominicana (Caribe), e no Porto de Salvador (BA), respectivamente. A embarcação, de bandeira portuguesa, começou a transportar carga containerizada em 2020.

RECORDE ANTERIOR

Antes da atracação do MSC Orion, o maior navio aportado em Suape foi o APL Dublin, de bandeira de Singapura. A atracação ocorreu em 11 de março de 2023. Pertencente à empresa CMA CGM, o porta-contêiner de classe mundial tem 347,29 metros e largura de 45,28 metros, com calado máximo de 15,5 metros e capacidade para transportar 10.700 TEUs (unidade de contêiner de 20 pés).

Na operação, foram movimentados mais de 1.500 contêineres. Na época, o navio partiu de Suape com destino ao Porto de Santos, no litoral paulista.

Em julho de 2022, o atracadouro pernambucano, caracterizado por ser um porto abrigado de águas profundas, recebeu o navio MSC New Haven, com 333,9 metros e capacidade para 8.084 TEUs.

A chegada dos gigantes do mar a Suape foi autorizada pela Portaria 037/2021, publicada no Diário Oficial de Pernambuco em 13 de abril de 2021, com o aval da Marinha do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2024

NORTE EXPORT - COM HIDROVIA DO TOCANTINS, GOVERNO QUER FORTALECER O ARCO NORTE

Com a conclusão e plena operação dessa via de navegação, ministro de Portos espera um aumento na capacidade de transporte

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Segundo Silvio Costa Filho, a expansão da Hidrovia do Rio Tocantins terá um impacto direto na competitividade do Arco Norte, reduzindo os custos logísticos em quase 40%. Foto: Marcio Vieira

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatizou a criação de hidrovias como uma estratégia fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico do Tocantins e de toda a região Norte do Brasil durante seu discurso no Norte Export 2024,

realizado nos dias 22 e 23 de julho em Palmas (TO). Em particular, ele destacou a Hidrovia do Rio Tocantins como um pilar central na estratégia de fortalecimento do Arco Norte, uma iniciativa que busca integrar e potencializar a logística e a infraestrutura dessa importante região do país.

VAMOS FORTALECER O ARCO NORTE, AMPLIAR A COMPETITIVIDADE DA REGIÃO NORTE. ALÉM DAS AÇÕES DE INFRAESTRUTURA, DAS ESTRADAS QUE ESTÃO SENDO FEITAS, VAMOS TER AO TODO UM TOTAL DE CINCO HIDROVIAS NOS PRÓXIMOS CINCO ANOS

SILVIO COSTA FILHO
ministro de Portos e Aeroportos

Atualmente, a via de navegação do Rio Tocantins é responsável pelo transporte de 3 milhões de toneladas de grãos por ano. Com a conclusão e plena operação da hidrovia, Costa Filho espera um aumento exponencial na capacidade de transporte, alcançando mais de 20 milhões de toneladas de movimentação anual. Essa expansão terá um impacto direto na competitividade do Arco Norte, reduzindo os custos logísticos em quase 40% e contribuindo significativamente para a agenda ambiental e a produtividade econômica da região.

“Vamos fortalecer o Arco Norte, ampliar a competitividade da região Norte. Além das ações de infraestrutura, das estradas que estão sendo feitas, vamos ter ao todo um total de cinco hidrovias nos próximos cinco anos. Isso vai ajudar a potencializar a produção brasileira, reduzindo em quase 40% o custo logístico, ajudando na agenda ambiental e na produtividade da economia da região Norte”, comentou o ministro.

No discurso que encerrou a solenidade de abertura do fórum, no dia 22, Silvio Costa Filho destacou a relevância do Tocantins no cenário econômico nacional. O estado é um dos três que mais geram empregos no Brasil, consolidando-se como uma “locomotiva” no desenvolvimento econômico do país. Com o objetivo de alavancar esse crescimento, o ministro frisou a importância estratégica da hidrovia do Rio Tocantins, que é uma das prioridades do Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação.

Pedral do Lourenço

Costa Filho também sublinhou a responsabilidade do Governo com a região Norte e fez um apelo enfático para a resolução da questão do Pedral do Lourenço, um projeto crucial para o desenvolvimento da hidrovia do Rio Tocantins. O derrocamento do Pedral do Lourenço é essencial para viabilizar a navegação contínua no rio e aumentar significativamente a capacidade de transporte da hidrovia. Segundo o ministro, o projeto está sendo desenvolvido em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), seguindo uma abordagem participativa que envolve diversos stakeholders.

“Nós temos muita responsabilidade com essa região. E por isso, quero fazer um apelo para que a gente possa definitivamente resolver a questão do Pedral de Lourenço, que é fundamental para o desenvolvimento da região. É um projeto de hidrovia construído em parceria com o BNDES e com a Antaq, de maneira participativa”, afirmou Costa Filho.

Em suas considerações finais, Silvio Costa Filho ressaltou a importância do Norte do Brasil dentro da cadeia logística e produtiva nacional. Ele destacou a dívida histórica que o país tem com a região e a necessidade de investimentos contínuos para seu desenvolvimento sustentável. A integração da região Norte por meio de hidrovias e outras infraestruturas não só beneficiará a economia local, mas também terá impactos positivos em outras regiões do país, como São Paulo e Minas Gerais.

“O Brasil tem uma dívida histórica com a região Norte. Quando o Norte vai bem, São Paulo vai bem, Minas Gerais vai bem”, concluiu o ministro.

O Norte Export é uma edição regional do Brasil Export, o principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do Brasil. O evento serve como uma plataforma para discutir desafios e oportunidades no setor, promovendo soluções que atendam às demandas de desenvolvimento sustentável e crescimento econômico do país. A programação do fórum está disponível no canal da TV BE News no YouTube (@tv_benews).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2024

NORTE EXPORT - DINO BATISTA PREVÊ INÍCIO DAS OBRAS NO PEDRAL DO LOURENÇO EM 2025

Discurso do secretário nacional de Hidrovias sobre o tema vai ao encontro do que disse o presidente do Ibama no mesmo evento

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



O painel “Desenvolvimento das conexões do transporte aquaviário na região Norte e boas iniciativas com ganho de eficiência nas operações portuárias” discutiu o Pedral do Lourenço. Foto: Marcio Vieira

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Batista, afirmou que o processo de licenciamento do Pedral do Lourenço, no Pará, pode ser concluído em outubro, possibilitando o início das obras já no próximo ano. A declaração, feita durante o fórum Norte Export 2024, está em



linha com o que disse no mesmo evento o presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Rodrigo Agostinho, sobre a conclusão dos estudos de viabilidade ambiental ainda este ano.

O Norte Export ocorreu nos dias 22 e 23 de julho em Palmas, Tocantins, e discutiu temas importantes relacionados à logística portuária e ao desenvolvimento sustentável. Dino participou do painel “Desenvolvimento das conexões do transporte aquaviário na região Norte e boas iniciativas com ganho de eficiência nas operações portuárias”. Com ele estavam o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Wilson Lima Filho, o superintendente da Transglobal, Renato Freitas, e o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino.

Dino Batista comentou: “Temos uma expectativa até outubro de uma devolutiva do Ibama. Eu já estou feliz porque o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) conseguiu uma interlocução muito boa com o Ibama e seu corpo técnico. Tendo essa devolutiva e respeitando todos os aspectos, há expectativa de avançar nos próximos passos”.

O derrocamento de pedrais na via navegável do rio Tocantins, especificamente no Pedral do Lourenço, é um dos principais empreendimentos do Dnit. Localizado entre a Ilha do Bogéa e a vila Santa Terezinha do Tauri, no Pará, o projeto visa permitir o tráfego contínuo de embarcações em um trecho de 300 quilômetros, de Marabá (PA) até a foz do rio Tocantins. As obras incluem dragagem e derrocagem para criar um canal de navegação com 100 metros de largura, sem alterar o volume ou a vazão do rio.

Em 2022, com a Licença Prévia (LP 676/2022), foram estabelecidas condicionantes para a obtenção da Licença de Instalação (LI), como o Diagnóstico Socioambiental Participativo (DSAP), que avaliará os impactos sociais e ambientais da obra nas comunidades locais. Este processo envolve consultas com moradores, ribeirinhos e pescadores para compreender o impacto potencial da obra em suas vidas.

A Hidrovia do Rio Madeira, também discutida no painel, enfrenta desafios relacionados à apresentação de estudos e à obtenção de apoio político. Tanto o Pedral do Lourenço quanto o Rio Madeira são cruciais para o desenvolvimento sustentável da região, exigindo abordagens que garantam benefícios ambientais e sociais.

A modelagem da concessão da Hidrovia do Rio Madeira foi aprovada pela Antaq e está sob análise do Ministério de Portos e Aeroportos. Com 1.075 km de extensão, o projeto prevê um investimento de R\$ 109 milhões, incluindo serviços de dragagem, derrocagem, balizamento e sinalização.

A Hidrovia do Rio Madeira é vital para o escoamento de grãos do Mato Grosso e Rondônia e para o transporte de passageiros. O projeto estipula transporte gratuito para passageiros, com tarifas cobradas apenas para carga quando o serviço começar.

Conclusão dos estudos

Rodrigo Agostinho, presidente do Ibama, afirmou que os estudos de viabilidade ambiental para o derrocamento do Pedral do Lourenço serão concluídos este ano. Durante a cerimônia de abertura do Norte Export, Agostinho destacou a complexidade das obras no Pedral de Lourenço, um obstáculo significativo para a criação da Hidrovia Araguaia-Tocantins, localizada em Itupiranga (PA).

Agostinho mencionou que o Ibama formou uma equipe especial para analisar e autorizar os estudos: “Trata-se de uma obra desejada pelo estado do Tocantins. Nós recebemos os estudos neste mês de julho e uma equipe foi formada especialmente para analisar esses estudos. O grupo vai ficar integralmente com essa análise. Pretendemos concluir essa análise em no máximo quatro meses, ou seja, ainda esse ano teremos a conclusão dessa análise de estudos do Pedral do Lourenço, dentro do Rio Tocantins”.

Atualmente, o Ibama trabalha com 35 tipos de licenciamentos diferentes. Agostinho enfatizou a importância de projetos de alta qualidade para agilizar o processo de licenciamento: “Quando os

estudos chegam com qualidade, projetos que são bem feitos, as coisas andam muito mais rápido. Digo aqui que houve uma melhora significativa na qualidade em projetos do setor de transportes. É muito importante que cheguem até os órgãos ambientais com alta qualidade, para que nosso servidor se sinta tranquilo em analisar e aprovar os licenciamentos”.

O Norte Export é uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do País. Sua programação está disponível no canal da TV BE News no Youtube (@tv_benews).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/07/2024

NORTE EXPORT - AVIAÇÃO AINDA ENFRENTA DESAFIOS SIGNIFICATIVOS NO BRASIL, AFIRMA ESPECIALISTA

Debatedores destacam a disparidade entre o potencial de crescimento do setor e as dificuldades impostas por regulamentações e infraestrutura insuficiente

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



As dificuldades vividas pelo setor aéreo, especialmente na região Norte, foram discutidas no painel “Desenvolvimento de novos negócios e criação de corredores logísticos”. Foto: Marcio Vieira

Em um cenário de desafios e oportunidades, a aviação brasileira enfrenta barreiras significativas para seu desenvolvimento. Essa é a opinião dada por especialistas no setor durante um dos painéis de debates do Norte Export 2024, que ocorreu nos dias 22 e 23 de julho, em Palmas, no Tocantins.

O sócio da Dix Aeroportos e da Agemar Transportes e Empreendimentos, Manoel Ferreira, destacou a disparidade entre o potencial de crescimento do setor e as dificuldades impostas por regulamentações e infraestrutura insuficiente.

“O Brasil é um mar de oportunidades, mas também um oceano de dificuldades. Dependemos muito do setor público, e a legislação complexa freia nosso progresso”, afirmou Ferreira, mencionando a cidade de Palmas, que atualmente conta com 28 operações aéreas diárias, número insuficiente para atender à demanda crescente, segundo ele.

Ainda segundo Manoel Ferreira, a pandemia exacerbou a crise na indústria aeronáutica, atrasando a entrega de turbinas e limitando a expansão da frota. No Nordeste, por exemplo, apenas 40 aeronaves atendem a 1.700 municípios, destacando a necessidade urgente de mais aviões.

“A frota brasileira é de cerca de 300 aeronaves, claramente insuficiente para um país do nosso tamanho. As companhias aéreas concentram-se em rotas de alta demanda, deixando regiões menos densamente povoadas sem cobertura adequada”, explicou. Ferreira também apontou a falta de conectividade entre regiões como um inibidor para negócios e turismo.

A alta variação nos preços das passagens aéreas também é um problema. “Uma passagem de Palmas para Brasília pode custar R\$ 3 mil se comprada de última hora, enquanto a antecipada é muito mais barata. Precisamos de políticas que incentivem compras antecipadas e tornem os preços mais acessíveis”, sugeriu.

O painel “Desenvolvimento de novos negócios e criação de corredores logísticos” teve ainda a presença do secretário da Indústria, Comércio e Serviços do Tocantins, Carlos Humberto Lima; do presidente da Granel Química do Brasil, Edson Souki; do vice-presidente executivo da Ultracargo, Helano Gomes; e do diretor de Relações Institucionais da Energisa Tocantins, Alankardek Ferreira Moreira.

O Norte Export é uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do País. Sua programação está disponível no canal da TV BE News no Youtube (@tv_benews).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/07/2024

NORTE EXPORT - BANCO DA AMAZÔNIA EXPÕE OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTO NA REGIÃO NORTE

Presidente da instituição, Luiz Lessa, falou sobre projetos e perspectivas durante palestra no Norte Export

Por Yousefe Sipp yousefe.sipp@redebnews.com.br



Luiz Lessa destacou que o Banco da Amazônia está priorizando projetos que incentivem o uso de gás em vez de óleo diesel, por ser uma opção mais eficiente e menos poluente. Foto: Marcio Vieira

O presidente do Banco da Amazônia, Luiz Lessa, apresentou as oportunidades de investimentos em infraestrutura na região no segundo dia de atividades do Norte Export, realizado nos dias 22 e 23 de julho, em Palmas (TO). Durante sua palestra, ele enfatizou a importância de novos projetos para o desenvolvimento local e suas perspectivas para os próximos

anos.

LUIZ LESSA MENCIONOU A RELEVÂNCIA DA CONFERÊNCIA DA ONU ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS) SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS (COP30), QUE SERÁ REALIZADA NA CIDADE DE BELÉM (PA) EM 2025, COMO UM MARCO PARA ATRAIR INVESTIDORES

“Estamos falando de cerca de R\$ 300 bilhões em infraestrutura, com destaque para a região Norte, que tem muitas necessidades”, afirmou.

Luiz Lessa mencionou a relevância da Conferência da ONU (Organização das Nações Unidas) sobre Mudanças Climáticas (COP30), que será realizada na cidade de Belém (PA) em 2025, como um marco para atrair investidores. Também pontuou o trabalho do Banco da Amazônia em viabilizar recursos para projetos de grande escala.

“Atualmente, temos R\$ 5,5 bilhões disponíveis para investimentos, sendo R\$ 3 bilhões do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte, R\$ 1,5 bilhão do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), R\$ 300 milhões do Fundo de Marinha Mercante e R\$ 800 milhões do Fundo de Desenvolvimento da Amazônia”, explicou. Além disso, segundo ele, o Banco da Amazônia está em busca de parcerias internacionais para ampliar os recursos disponíveis.

Outro ponto abordado pelo executivo foi a necessidade de melhorar a infraestrutura energética dos estados ao norte do país. “A região é carente de estabilidade energética, mas com investimentos como o financiamento da linha Parintins-Manaus, estamos avançando na integração regional ao sistema nacional”, disse Lessa. Ele destacou que a instituição financeira está priorizando projetos que incentivem o uso de gás em vez de óleo diesel, por ser uma opção mais eficiente e menos poluente.

Ele ainda frisou a iniciativa Nova Indústria Brasil (NIB), promovida pelo Governo Federal, que prevê aportes significativos em infraestrutura. “A região Norte é uma das áreas prioritárias do NIB, com investimentos previstos de cerca de R\$ 300 bilhões”.

Para acessar os financiamentos do Banco da Amazônia, Lessa detalhou que é necessário seguir um processo formal. “Os interessados devem abrir uma conta no Banco e fornecer toda a documentação

necessária para análise de crédito. Caso o projeto de investimento exceda o limite de crédito aprovado, é preciso apresentar uma carta consulta”, contou.

Após a aprovação desta etapa, os projetos devem ser submetidos com o plano de engenharia e cronograma físico-financeiro em até 90 dias. O Banco da Amazônia financia oportunidades que incluem portos, hidrovias, terminais de carga, rodovias, ferrovias, armazenagem e transporte logístico, visando fomentar o desenvolvimento regional no Norte do país.

Plano Safra

Durante sua apresentação no Norte Export, no dia 23, Luiz Lessa adiantou que o Banco da Amazônia estava prestes a lançar o seu Plano Safra 2024/2025. O programa, segundo ele, injetaria mais um montante de recursos para contribuir com o programa para a região Norte do país, além dos R\$ 400,59 bilhões já comunicados pelo Governo Federal no início de julho.

Dito e feito. O anúncio foi feito no dia 25, num evento realizado em Brasília (DF) que contou com a participação do ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro. O Banco da Amazônia irá destinar R\$ 11 bilhões aos produtores do setor agropecuário da região Norte. Esse valor é 11% superior à última safra.

De acordo com o Governo, R\$ 3,3 bilhões desses recursos são direcionados para investimento e R\$ 7,7 bilhões para custeio. Em termos de segmentos atendidos, R\$ 5,4 bilhões irão para pequenos e médios produtores, R\$ 4,3 bilhões para a agricultura empresarial e R\$ 1,3 bilhão à agricultura familiar.

Em seu discurso, Luiz Lessa destacou a importância dessa iniciativa. “É um volume recorde de recursos que vai possibilitar reforçar o fomento a toda a cadeia produtiva do agro em nossa região, por meio de soluções financeiras para atender às necessidades de cada produtor”.

O Norte Export é uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do País. Sua programação está disponível no canal da TV BE News no Youtube (@tv_benews).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2024

NORTE EXPORT - ANTT VAI LANÇAR PLANO DE INCENTIVOS EM BOAS PERFORMANCES AMBIENTAIS

Segundo o diretor Felipe Queiroz, esses estímulos podem vir em forma de descontos e até fluxo financeiro

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



Felipe Queiroz, diretor da ANTT, mencionou os detalhes do plano durante o painel “Descarbonização no setor de transportes e incentivos ao desenvolvimento sustentável da infraestrutura na região Norte” Foto: Marcio Vieira

Com o objetivo de incentivar iniciativas de descarbonização e desenvolvimento sustentável dentro do setor de transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) espera lançar a partir do ano que vem um plano de sustentabilidade que prevê um ranking entre as concessionárias que atuam no país para uma série de incentivos regulatórios no setor.

Os detalhes do plano foram mencionados pelo diretor da agência reguladora, Felipe Queiroz, durante o painel “Descarbonização no setor de transportes e incentivos ao desenvolvimento sustentável da infraestrutura na região Norte” do Norte Export, realizado nos dias 22 e 23 de julho em Palmas, capital do Tocantins.

A ANTT, dentro de seu papel no modal de transportes brasileiro, tem atuado forte para a questão da descarbonização e desenvolvimento sustentável. Segundo Queiroz, a ideia do plano é como a agência, dentro de uma perspectiva de regulação responsiva, possa criar incentivos regulatórios no setor.

“Estamos falando aí de nove desempenhos de sustentabilidade. Para que esses nove padrões sejam transformados em metas indicadores para um período de apuração e isso, no final, vai culminar em um índice onde as concessionárias vão ser classificadas a partir desse índice. A depender da classificação, terá uma série de incentivos regulatórios para que possam alavancar a agenda ambiental”, destacou Queiroz.

Para dar exemplos mais concretos de como funcionaria essa classificação e ranking entre concessionárias que atuam nos modais de transporte do país, o diretor da ANTT explicou que quando determinada empresa cometer alguma infração regulatória e, no momento do ato de infração, ela ser bem classificada, pode ser um atenuante importante no passivo regulatório.

“Esses números serão definidos no comitê que será implantado, mas o mecanismo é esse. Se a empresa for multada em 10, ela pode pagar 8. E porque? Pois ela entrega um bom desempenho ambiental”, disse.

Ferrovias

Felipe Queiroz afirmou que o incentivo mais poderoso dentro do plano tem a ver com as ferrovias.

“O setor ferroviário na sua modelagem econômica gera um excedente de outorga, um saldo remanescente que vai sendo pago ao longo do contrato. Então, se está previsto uma entrega de boa performance ambiental a ser destacado, acaba sendo descontado desse saldo de outorga remanescente. No ponto de vista de fluxo financeiro, não é uma receita por si só, mas deixa de ser um custo, por isso o incentivo na veia financeira”, explicou.

Segundo o diretor da ANTT, a ideia proposta é que as empresas e concessionárias possam aderir ao índice em primeiro lugar, entreguem boa performance ambiental para depois se tornarem elegíveis a este tipo de incentivo.

Créditos de carbono

O secretário de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Tocantins, Marcelo Lelis, destacou o programa de negociação de créditos de carbono no mercado internacional que o Governo do Estado fechou no ano passado.

O acordo, assinado em Genebra, na Suíça, prevê a transação de créditos de carbono do Estado que são provenientes da redução do desmatamento e da degradação das florestas, entre queimadas e incêndios. O acordo foi firmado com a Mercuria, uma das maiores empresas do mundo no segmento de energia e commodities.

Segundo o secretário, a transação dos créditos de carbono está na fase de validação e certificação.

“Isso vai ser uma grande revolução para a política ambiental do estado”, classificou.

O retorno financeiro dos créditos de carbono, cujos valores serão melhores estipulados pelo Governo Estadual, serão repassados para diversos setores. O secretário destacou uma atenção especial para o agronegócio, importante setor do desenvolvimento econômico do estado.

“Faremos a repartição de benefícios ouvindo todos os setores envolvidos. No Tocantins, 31,5% do PIB (Produto Interno Bruto) vem do agro, e é com o agro que o meio ambiente tá discutindo com maior profundidade toda essa revolução”, comentou.

Segundo Lelis, 20% dos recursos provenientes da venda dos créditos de carbono serão destinados à atividade agrícola.

“Vamos fazer audiências, oficinas, para justamente debater a finalidade desses recursos. O Agro vai usar esses recursos e vai definir como será essa distribuição. É um projeto inovador e ousado, muito importante para o nosso estado”, finalizou.

Participaram ainda do painel Anderson Abreu, gerente geral de Relações Institucionais da VLI, Davi Barreto, presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) e Raissa Neves, QHSSE coordenador da Jan De Nul Group.

O Norte Export é uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do País. Sua programação está disponível no canal da TV BE News no Youtube (@tv_benews).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2024

NORTE EXPORT - INFRAJUR DEBATE NECESSIDADE DE ECLUSAS NO RIO TOCANTINS PARA EXPANDIR HIDROVIA

Canais navegáveis têm potencial para se tornar importantes corredores logísticos para o transporte de carga

Por Yousefe Sipp yousefe.sipp@redebenews.com.br



O debate tratou não só da necessidade das eclusas, mas também da importância de questões pré-processuais no licenciamento dessas estruturas para a expansão da hidrovia. Foto: Marcio Vieira

A necessidade da criação de eclusas nos rios da Região Norte para viabilizar a ampliação da Hidrovia do Tocantins-Araguaia foi discutida por autoridades e especialistas do setor jurídico durante o InfraJur – Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento fez parte da programação do Norte Export, realizado em Palmas,

Tocantins, nos dias 22 e 23 de julho.

TEMOS SEIS HIDRELÉTRICAS AO LONGO DO RIO TOCANTINS QUE NÃO POSSUEM ECLUSAS, E CERTAMENTE QUESTÕES E PASSIVOS DECORRENTES DESSA NECESSIDADE DE CONSTRUÇÃO DE ECLUSAS BATERAM À PORTA DO JUDICIÁRIO”

FERNANDA ARAÚJO
sócia da Araújo e Araújo Advogados Associados

Fernanda Araújo, sócia da Araújo e Araújo Advogados Associados, explicou que o Rio Tocantins sofre com a falta de licitação para as obras que garantiriam a segurança na navegação e o cruzamento de embarcações ao longo da hidrovia, pois apenas uma das sete hidrelétricas presentes no curso das águas possui eclusas, sendo a Hidrelétrica de Tucuruí.

“Temos seis hidrelétricas ao longo do Rio Tocantins que não possuem eclusas, e certamente questões e passivos decorrentes dessa necessidade de construção de eclusas bateram à porta do Judiciário”, afirmou Araújo.

Eclusas são estruturas projetadas para ajudar embarcações a superar desníveis em rios, como aqueles causados por barragens, quedas d’água e corredeiras. Elas atuam como elevadores para barcos, utilizando duas portas que separam os diferentes níveis do curso da água.



A Hidrovia do Tocantins-Araguaia abrange quatro bacias principais: Araguaia, Marajó, Pará e Tocantins. Localizada na região central do país, entre o Norte e o Centro-Oeste, tem uma área total de 918.243 km².

Os canais navegáveis têm potencial para se tornar importantes corredores logísticos para o transporte de carga, atravessando partes dos estados do Pará, Mato Grosso, Tocantins, Maranhão e Goiás, além de uma pequena área do Distrito Federal.

Larry Carvalho, moderador do debate e sócio da RC Law/Rabb Carvalho Advogados Associados, enfatizou a importância de questões pré-processuais no licenciamento das eclusas para a expansão da hidrovia. Carvalho sugeriu que estados da região, como o Tocantins, usem experiências anteriores para promover ações consensuais, destravar investimentos e garantir um desenvolvimento sustentável, evitando litígios.

O pré-processual é uma etapa preliminar destinada a resolver disputas por meio de mediação ou conciliação antes do início de um processo judicial formal. O objetivo é encontrar uma solução amigável para o conflito, evitando a necessidade de julgamento e destravando possíveis contratos, concessões ou licenciamentos que estejam sendo impactados por essas demandas.

O subprocurador da Câmara de Prevenção e Resolução Administrativa de Conflitos da Procuradoria do Estado do Tocantins, Murilo Centeno, defendeu uma atuação mais ativa dos órgãos de controle em acordos integrativos que garantam a conformidade com a legislação.

“Os órgãos de controle, na verdade, não têm um papel punitivo como objetivo principal. Eles buscam garantir que os atos e práticas administrativas estejam em conformidade com a legislação vigente. Essa conformidade pode ser alcançada sem recorrer a sanções, por meio de uma solução ajustada e negociada, onde se busca o respeito e a correção do problema com celeridade”, detalhou Centeno.

Iniciativa

Celso Peel, desembargador do TRT (Tribunal Regional do Trabalho) da 2ª Região, pontuou a importância da ação proativa na aplicação dos mecanismos existentes, tanto pelo setor público quanto pelo privado.

“A legislação já está formalmente disponível. O que falta é a iniciativa, não apenas por parte dos agentes públicos, mas também da iniciativa privada. Peel também observou que “o Judiciário já reconheceu que não conseguirá resolver todos os casos por meio de decisões judiciais e já disponibilizou os meios alternativos de solução de conflitos, como a mediação”.

O Norte Export é uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do País. Sua programação está disponível no canal da TV BE News no Youtube (@tv_benews).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

PREÇOS DO DIESEL E GÁS DE COZINHA CRESCEM EM MATARIPE COM REDUÇÃO NA PRODUÇÃO

Por Matheus Souza - 31/07/2024 17:00 - Atualizado 31/07/2024

Desde que as refinarias de Mataripe, na Bahia (antiga Landulpho Alves – Rlam), e da Amazônia, em Manaus (antes refinaria Isaac Sabbá – Reman) passaram pela privatização, a produção interna de importantes derivados de petróleo, como gás de cozinha (GLP) e óleo diesel, vem caindo substancialmente.



O reflexo disso é o aumento das compras externas desses produtos para garantir o abastecimento doméstico, que é sentido pelo consumidor com aumento na bomba e nas revendedoras de gás, elevando a pressão inflacionária.

Segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), no primeiro trimestre de 2024, as importações já representaram, em média, 23,4% do total de gás de cozinha comercializado no país e 20,2% de óleo diesel.

Ao reduzir a produção, as refinarias privadas não ajudam a diminuir a dependência do produto trazido de fora. A participação dos derivados importados no mercado brasileiro, em 2023, foi de 17% no gás de cozinha e de 25% no diesel.

A prática vai na contramão da reestruturação da política de preços da Petrobrás ocorrida ano passado, que substituiu o Preço de Paridade de Importação (PPI), praticado desde 2016. Não por acaso, a gasolina vendida na Bahia pela Acelen é a mais cara do país.

Gás de cozinha

De acordo com a ANP, entre 2013 e 2018, a Rlam produzia em média 17,2 mil barris de gás de cozinha por dia. Depois do 'teaser' de venda e de efetivamente privatizada (em fevereiro de 2021), a refinaria baiana reduziu sua produção média diária, entre 2018 e junho de 2024, para 13 mil barris de gás de cozinha, ou seja, um recuo de 24,5%.

No óleo diesel processado pela Rlam também houve queda importante. Entre 2013 e 2018, a produção média era de 86,4 mil barris/dia. Mas de 2019 a junho de 2024, o volume médio caiu para 76 mil barris diários, com declínio de 12%.

O mesmo comportamento é observado na refinaria de Manaus. As estatísticas da ANP mostram que a produção média diária da Reman caiu de 1,3 mil barris de gás de cozinha, entre 2013 e 2019, para apenas 340 barris/dia, entre 2020 e junho de 2024, com queda significativa de 73%. Para o óleo diesel, a diminuição foi de 33%, com a produção da unidade passando de 11,6 mil barris, entre 2013 e 2019, para 7,7 mil barris, no período de 2020 a junho de 2024.

"Infelizmente, com a privatização destas duas refinarias, houve redução na produção de derivados de petróleo e, conseqüentemente, aumento na necessidade de o país importar gás de cozinha e diesel para abastecer o mercado doméstico. Por trás dessa queda de produção está a falta de compromisso das refinarias privadas com o abastecimento nacional", frisa Deyvid Bacelar, coordenador-geral da Federação Única dos Petroleiros (FUP).

O economista do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), Cloviomar Cararine, explica que "o óleo diesel e o GLP são produtos de baixa rentabilidade. As refinarias privatizadas precisam concorrer com a Petrobrás, que produz o próprio petróleo e, por isso, tem vantagens competitivas. As unidades privadas ou compram petróleo da Petrobrás ou importam e, assim, estão presas aos preços internacionais".

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 31/07/2024

MINISTÉRIO DA SAÚDE TEM CONGELADOS R\$ 4,4 BILHÕES DO ORÇAMENTO; VEJA OUTROS CORTES

Por Hugo Leite - 31/07/2024 16:57

O Ministério da Saúde foi o mais afetado com o congelamento do Orçamento de 2024, com R\$ 4,4 bilhões suspensos da dotação total de R\$ 47 bilhões.

O governo federal detalhou os limites de gastos para este ano, por órgãos e ministérios, já com a suspensão total de R\$ 15 bi, anunciada na semana passada. A medida visa cumprir as regras do arcabouço fiscal e preservar a meta de déficit zero das despesas públicas prevista para o fim do ano.

Depois da Saúde, o Ministério das Cidades teve R\$ 2,1 bi congelados, seguido de Transportes (R\$ 1,5 bilhão); Educação (R\$ 1,3 bi); e Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome (R\$ 924,1 milhões).

O órgão menos atingido com os cortes foi o gabinete da vice-Presidência da República, com R\$ 100 mil, que tem uma dotação total pequena (R\$ 5 milhões). Apenas o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima e a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico não tiveram congelamentos nesta medida.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 31/07/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CONFIRA O CRONOGRAMA SEMANAL DE OBRAS DAS PRINCIPAIS RODOVIAS CONCEDIDAS DE SÃO PAULO

Informações: ARTESP (31 de julho de 2024)



Os trabalhos tem como objetivo melhorar e garantir a segurança para quem trafega pelas vias. Por isso, é importante os motoristas se atentarem às intervenções nos trechos em que estão acontecendo as obras – Imagem de evening_tao no Freepik

A ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo informa que estão sendo realizadas obras de melhorias nas rodovias Anhanguera (SP-330), Bandeirantes (SP-348), Washington Luís (SP-310), Brigadeiro Faria Lima (SP-326) e Carlos Tonani (SP-333), Anchieta (SP-150), Imigrantes (SP-160), Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega (SP-055).

Sistema Anhanguera-Bandeirantes

Nesta semana, a Arteris intervias, executa obras na Rodovia Anhanguera (SP-330), nas regiões de Pirassununga, Porto Ferreira e Santa Rita do Passa Quatro. Alguns dos serviços ocorrem durante o dia, com frentes de trabalho simultâneas e interdições parciais nas pistas tanto do sentido norte (capital/interior) quanto do sentido sul (interior/capital). À noite, os trabalhos se concentram na região de Pirassununga, com interdições entre o km 204+100 e o km 212 no sentido sul. Essas interdições noturnas visam minimizar os impactos aos usuários em trechos que registram movimento mais intenso de veículos.

Entre os dias 29 de julho e 4 de agosto, a CCR AutoBAn realiza obras no Sistema Anhanguera-Bandeirantes. O posto de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) da Rodovia dos Bandeirantes, km 87, sentido capital (sul), passará por obras visando a segurança viária do local a partir de quinta (01/08). Será construído um novo acesso e a previsão é de duração de 120 dias. As atividades serão realizadas durante o dia no acostamento, não afetando o trânsito e o acesso dos clientes.

A Rodovia Anhanguera está com equipes trabalhando na adequação da passarela do km 22, sentido interior. As obras devem ocorrer até o mês de dezembro e durante este período o acesso será realizado por escadas provisórias implantadas no local. Há também equipes realizando a selagem de trincas entre o km 11 e o km 50, sentido interior, com interdições intercaladas de faixas.



Os viadutos, passarelas e pontos (OAE – Obra de Arte Especial) estão passando por recuperação das juntas de dilatação ao longo de todo sistema com interdições intercaladas de faixas. Os serviços serão realizados sempre no período noturno, das 22h às 5h.

Via Anhanguera (SP-330)

Sentido Interior – norte

- São Paulo
- Cajamar
- Campinas
- Sumaré
- Limeira
- Americana

Sentido Capital – sul

- São Paulo
- Cajamar
- Campinas
- Sumaré
- Limeira
- Americana
- Rodovia dos Bandeirantes (SP-348)

Sentido Interior – norte

- Cajamar
- Campinas
- Cordeirópolis
- Santa Bárbara d'Oeste

Sentido Capital – sul

- São Paulo
- Jundiá
- Cordeirópolis
- Santa Bárbara d'Oeste
- Campinas

Rodovias Washington Luís, Brigadeiro Faria Lima e Carlos Tonani, Nemésio Cadetti, Laurentino Mascari e Doutor Mário Gentil

Entre os dias 29/7 e 4/8, a EcoNoroeste realiza obras, intervenções e manutenções para melhorias nas rodovias Washington Luís (SP-310), Brigadeiro Faria Lima (SP-326) e Carlos Tonani, Nemésio Cadetti, Laurentino Mascari e Doutor. Mário Gentil (SP-333), para preservar e garantir a segurança viária dos usuários. As obras diurnas acontecem das 7h às 17h e as obras noturnas das 21h às 7h.

Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI)

A pista Norte da Via Anchieta está bloqueada, entre os dias 29 a 31 de julho, com interdição total do trecho de serra das 20h às 5h. Durante os bloqueios da pista Sul, a descida para o litoral será realizada pela pista Norte da Anchieta e pista Sul da Imigrantes. Já a subida será realizada pela pista Norte da Rodovia dos Imigrantes. Quando a pista Norte da Via Anchieta estiver bloqueada, o motorista poderá utilizar a pista Sul da Via Anchieta ou a pista Sul da Rodovia dos Imigrantes para a descida. A subida da serra será realizada apenas pela pista Norte da Imigrantes. A programação poderá sofrer alterações devido às condições climáticas e/ou operacionais.

Desde o dia 29 de julho, a Ecovias realiza obras de conservação e manutenção em toda a extensão das rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). As intervenções têm como objetivo garantir a qualidade das vias e a segurança dos motoristas. As obras vão até o dia 4 de agosto.



Para toda a extensão da Via Anchieta, entre o km 9+700 e o km 65, nos sentidos São Paulo e litoral, no período das 8h às 17h e das 21h às 5h, estão previstos os serviços de manutenção de pavimento, túneis, passarelas e viadutos, além de implantação de telamento, lavagem de placas, recuperação de barreiras de concreto e reparo em defensas metálicas. Já no período noturno, acontecerão os serviços de reparo de sinalização e limpeza de drenagem.

Na Rodovia dos Imigrantes, entre o km 11 e o km 70, também em ambos os sentidos, serão realizados os mesmos serviços de manutenção de pavimento, túneis, passarelas e viadutos, além de implantação de telamento, lavagem de placas, recuperação de barreiras de concreto e reparo em defensas metálicas. Já no período noturno, acontecerão os serviços de reparo de sinalização e limpeza de drenagem.

Rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega

As rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega (SP-055), em toda a extensão e em ambos os sentidos, receberão os mesmos serviços de manutenção de pavimento, túneis, passarelas e viadutos, além de implantação de telamento, lavagem de placas, recuperação de barreiras de concreto e reparo em defensas metálicas. No período noturno, acontecerão os serviços de reparo de sinalização e limpeza de drenagem.

Rodovia Francisco Alves Negrão

Desde o dia 27 de julho, em continuidade às obras de duplicação da Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258), em Itapeva, a CCR SPVias realiza o fechamento temporário do acesso de entrada localizado no km 287+100, na altura do bairro Bela Vista, sentido interior. A intervenção é necessária para realizar a adequação do acesso, incluindo a implantação de faixas de aceleração e desaceleração, além de um ponto de ônibus.

A previsão é que os serviços sejam executados em 90 dias. Neste período, os motoristas que desejam acessar a rodovia, devem utilizar o retorno localizado no km 288.

As obras têm como objetivo melhorar a segurança e a fluidez do tráfego na região, proporcionando uma melhor experiência para todos os usuários da rodovia.

Rodovia dos Tamoios / Serra Nova

Entre o dia 29 de julho e 1º de agosto, a Concessionária Tamoios iniciará a obra de manutenção na faixa de rolamento (pavimento) dos túneis de subida da Serra Nova.

Nos dias 2, 3 e 4 de agosto, não haverá obra na Serra Nova e nesses dias o tráfego seguirá a configuração normal: a Serra Nova como pista de subida (Litoral – São José dos Campos) e a Serra Antiga será utilizada apenas como pista de descida (São José dos Campos – Litoral).

A obra dos túneis da Serra Nova será retomada à zero hora do dia 5 de agosto até seguirá até a meia-noite do dia 8 de agosto. Durante esse período, a Serra Nova estará fechada e a Serra Antiga funcionará em mão dupla. A partir do dia 9 de agosto, os trechos voltam a funcionar normalmente.

Já entre os dias 12 e 15 de agosto, os trabalhos de melhoria dos túneis da Serra Nova serão retomados. Durante este tempo, a Serra Nova estará fechada e a Serra Antiga funcionará em mão dupla. A partir do dia 16 de agosto, os percursos voltam a funcionar na configuração normal.

O objetivo da obra é aumentar o conforto dos usuários, preparando a rodovia para a Operação Verão, com o aumento de volume de tráfego previsto para o fim do ano. Vale lembrar que o trecho Contorno Sul será inaugurado em novembro deste ano, com a instalação do free flow, pedágio eletrônico.

Rodovias Marechal Rondon (SP-300) e Professor João Hipólito Martins (SP-209)

Está em andamento uma nova fase das obras do Complexo Botucatu, no entroncamento das rodovias Marechal Rondon (SP-300) e Professor João Hipólito Martins (SP-209), administradas pela



Rodovias do Tietê, concessionária responsável pela administração do Corredor Leste da rodovia Marechal Rondon.

Nesta nova fase, está sendo aplicada a segunda camada de macadame seco nas novas marginais da pista norte da SP-209, sentido Botucatu, processo que faz parte da pavimentação das novas vias. Os trabalhos acontecem entre os km 19+900 e 19+190. A Concessionária deve começar nos próximos dias a implantação das guias e sarjetas. Já do lado oposto, a Concessionária concluiu o processo de implantação de canaleta e calçada e iniciou o processo de drenagem da via. Atualmente, oito equipes e cerca de 80 pessoas atuam na intervenção.

As obras do Complexo Botucatu incluem a implantação de dois viadutos na interligação das rodovias e de novas marginais na SP-209 e SP-300, o que vai qualificar de maneira significativa o tráfego de veículos no local. Todas as etapas das obras contam com o monitoramento do Centro de Controle Operacional (CCO) da Rodovias do Tietê. O local conta com sinalização especial para alertar os motoristas e evitar o risco de acidentes.

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

Data: 31/07/2024

NAVIOS SUSTENTÁVEIS TÊM PRIORIDADE DE ATRACAÇÃO NOS PORTOS PARANAENSES

Informações: Revista Cultivar (31 de julho de 2024)

Iniciativa busca incentivar ações que reduzam o consumo de combustíveis fósseis e emissão de gases de efeito estufa

Os navios sustentáveis, conhecidos como navios verdes, têm prioridade nos portos paranaenses. A medida faz parte do regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios – Edição 2023, e beneficiarão as embarcações com estruturas de matriz energética focadas na redução de emissões de gases do efeito estufa.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, explica que a atracação prioritária concede berços preferenciais, independente da ordem cronológica de chegada. “A regra foi definida buscando fidelizar navios sustentáveis em Paranaguá, seguindo nosso objetivo de liderar as questões relacionadas à sustentabilidade e processos ambientais”, enfatizou Garcia.

Segundo o diretor de Meio Ambiente, João Paulo Santana, a implantação desta medida é importante justamente para reforçar o compromisso da empresa pública com a Agenda 2030 e os seus objetivos de desenvolvimento sustentável, em especial no setor portuário. “Além de buscarmos a descarbonização dos portos paranaenses, estamos incentivando que cada vez mais os navios ecológicos tenham como destino o Estado do Paraná”, reforçou Santana.

O diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, afirma que a medida busca incentivar as empresas a investirem na redução de emissões de CO2. “Esta mudança no regulamento trouxe uma agilidade na operação de navios sustentáveis, atraindo cada vez mais navios verdes para os portos paranaenses”, enfatizou Vieira.

Outras ações sustentáveis da Portos do Paraná

Atualmente, a Portos do Paraná é o único porto a ser convidado para o evento anual realizado pelas Nações Unidas sobre mudanças climáticas, a COP (Conferência das Partes). Além disso, a Portos do Paraná assinou uma parceria com o Porto de Rotterdam, na Holanda, para estabelecer o desenvolvimento de energias renováveis nos portos de Paranaguá e Antonina.

A assinatura do memorando de entendimento, em 2023, faz parte do programa de colaboração Green Ports Partnership (Parceria para Portos Verdes), que tem duração de três anos. A Portos do Paraná também é o único Porto Público com a certificação Ecoports, referência internacional na área da gestão ambiental portuária.

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



Data: 31/07/2024

BRASKEM RECEBE APROVAÇÃO PARA ATUAR NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM

Informações: Guia Marítimo (31 de julho de 2024)

A Braskem, maior fabricante de resinas termoplásticas das Américas, está entrando no setor de navegação. Recentemente, a empresa recebeu a autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para operar como Empresa Brasileira de Navegação (EBN). Essa aprovação permitirá à Braskem iniciar operações de cabotagem, transportando produtos líquidos e gases das suas centrais petroquímicas localizadas nas regiões Nordeste, Sudeste e Sul do Brasil.

Segundo Silvia Pires Migueles, diretora de Logística de Olefinas, a empresa espera uma economia anual de pelo menos R\$ 10 milhões com a nova operação, além de melhorias na agilidade e no controle das operações logísticas. Até agora, a Braskem tem gastado entre R\$ 400 milhões e R\$ 500 milhões anualmente com cabotagem de produtos líquidos e gases. Com a nova licença, a empresa poderá utilizar navios com tripulação contratada, reduzindo custos adicionais associados ao uso de embarcações estrangeiras.

Os planos futuros da Braskem incluem a oferta de serviços de transporte marítimo para terceiros e a avaliação de uma frota própria de navios. A operação marítima da empresa será coordenada pela Braskem Trading & Shipping (BTS), com sede na Holanda, que também gerencia investimentos internacionais, como a construção de um terminal de US\$ 500 milhões no México.

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

Data: 31/07/2024

CRESCEM EXPORTAÇÕES PARA A LÍBIA

Informações: ANBA (31 de julho de 2024)

Minério de ferro, carne de frango e bovina, açúcares e café foram os principais produtos exportados pelo Brasil ao país do Norte da África no primeiro semestre.

São Paulo – As exportações do Brasil para a Líbia cresceram entre janeiro e junho deste ano em comparação com o mesmo período dos últimos cinco anos. De acordo com dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), as vendas ao país do Norte da África somaram US\$ 368 milhões. Não houve, até junho, registros de importações de produtos líbios.

De acordo com os dados do Mdic, o principal produto exportado pelo Brasil à Líbia nos seis primeiros meses deste ano foi o minério de ferro. Foram US\$ 147,6 milhões embarcados ao país árabe. Em segundo lugar nesta pauta exportadora está a carne bovina, que somou US\$ 98,2 milhões, seguida por açúcares de cana ou beterraba, em um total de US\$ 60,6 milhões, carnes de aves (US\$ 37,7 milhões) e café (US\$ 11,3 milhões).

As exportações neste ano superaram o total de US\$ 156 milhões registrados nos primeiros seis meses de 2023. Nestes meses, foram exportados, ainda US\$ 151,3 milhões em 2022, US\$ 156,6 milhões em 2021, US\$ 99,7 milhões em 2020 e US\$ 106 milhões em 2019.

Importações não seguem o mesmo ritmo das exportações

Entre as importações, o Mdic não registra compras da Líbia até junho deste ano. Entre janeiro e junho do ano passado, foram importados US\$ 81,4 mil em derivados de alumínio. Em 2021, foram importados US\$ 665,4 mil em adubos e fertilizantes. Em 2020, foram comprados US\$ 24,3 milhões em petróleo bruto e, em 2019, US\$ 99 milhões em petróleo bruto e outros US\$ 33,3 milhões em derivados de petróleo, em um total de US\$ 132,4 milhões.

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

Data: 31/07/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

CHINESES DESBANCAM PETROBRAS E LEVAM MAIS DA METADE DO PETRÓLEO EM LEILÃO DO PRÉ-SAL

Certame arrecadou R\$ 17 bilhões, acima da previsão de R\$ 15 bilhões

Por Bruno Rosa



Plataforma P-74, da Petrobras, em operação no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos — Foto: Andre Ribeiro/Banco de Imagens Petrobras/Divulgação

Com a ajuda dos chineses, a estatal Pré-Sal Petróleo (PPSA) arrecadou inéditos R\$ 17 bilhões no 4º Leilão de venda de óleo da União que está sob o regime de partilha. Foi o primeiro certame do ano, organizado pela B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. O valor ficou acima dos R\$ 15 bilhões que eram esperados.

As petroleiras chinesas Cnooc e Petrochina desbancaram a Petrobras em dois dos quatro lances após uma forte disputa pela compra do petróleo do pré-sal.

Dos 37,5 milhões de barris de petróleo vendidos, os chineses levaram 23 milhões de barris. O restante ficou com a Petrobras. O volume de óleo foi dividido em quatro lotes que serão produzidos nos campos de Mero e Búzios, ambos no pré-sal da Bacia de Santos, ao longo de 2025.

A PPSA é uma estatal que foi criada para gerenciar e fiscalizar a produção de petróleo e gás sob o regime de partilha. Nesse modelo, as petroleiras repassam parte da produção para o governo, cujo percentual é definido no momento do leilão do bloco.

O certame contou com a participação de Alexandre Silveira, ministro de Minas e Energia, e Pietro Mendes, presidente do Conselho de Administração da Petrobras. Os recursos, que serão destinados ao Fundo Social, só entrarão no caixa do governo, via Tesouro, entre abril de 2025 e abril de 2026.

Na modalidade, vencem as propostas que tiverem o menor desconto em relação ao preço estabelecido pela PPSA. Nesse leilão, foi estipulado como preço mínimo o valor do chamado "Brent datado" (referência futura do mês da comercialização da carga e que tem como base o preço do petróleo bruto leve do Mar do Norte), acrescido de um desconto máximo de US\$ 4,40 para os lotes de Mero e de US\$ 4,25 para o lote Búzios. Esse desconto ocorre porque o comprador precisa pegar o óleo diretamente na FPSO, em alto-mar.

-- O leilão de hoje arrecadou R\$ 17 bilhões, a maior da História dos leilões da PPSA. Em 2023, a parcela do petróleo da União foi de 47 mil barris por dia e a projeção para 2031 é que essa média aumente para 920 mil barris diários. Tenho dialogado com o ministro Haddad para que parte da receita do óleo da União seja utilizada também para reduzir e criar um círculo virtuoso para a economia do Brasil com a conta de energia dos brasileiros, em especial os que pagam a CDE (Conta de Desenvolvimento Energético, um encargo setorial), que são os consumidores regulados, como a classe média e o pobre do Brasil -- destacou Alexandre Silveira, ao lembrar que os recursos são alocados para o Fundo Social.

Quem levou:



Mero - Lote 1 (12 milhões de barris)

O certame começou com o primeiro lote de Mero. A Petrobras levou com desconto oferecido de US\$ 1,85 em relação ao Brent. Fizeram propostas ainda Cnooc (com desconto de US\$ 2,55 em relação ao Brent), Galp (-US\$3,10), Petrochina (-US\$ 3,18), Refinaria de Mataripe (-US\$ 3,30) e Total (-US\$ 4,35)

Mero - Lote 2 (12 milhões de barris)

No segundo lote de Mero, houve concorrência entre Cnooc e Petrobras. Como a diferença entre as duas propostas foi originalmente inferior a US\$ 0,40 por barril, iniciou-se uma disputa por viva-voz até que os chineses reduziram o desconto de US\$ 2,05 para US\$ 1,59. A Petrobras perdeu ao parar com desconto de US\$ 1,61.

Fizeram propostas ainda Galp (-US\$3,50), Petrochina (-US\$ 2,78) e Refinaria de Mataripe (-US\$ 2,95)

Mero - Lote 3 (11 milhões de barris)

A mesma concorrência ocorreu no lote 3 de Mero, entre os valores propostos por Petrobras e Petrochina. Assim como no lote anterior, os chineses levaram.

A Petrochina levou com desconto oferecido de US\$ 1,35 em relação ao Brent, menor que o desconto original de US\$ 2,20. A estatal perdeu ao parar o desconto em US\$ 1,37. Também participou a Galp (-US\$ 3,10).

Búzios -Lote 4 (2,5 milhões de barris)

No último lote do leilão, os 2,5 milhões de barris do campo de Búzios contou com a concorrência entre Petrobras, Cnooc e Prio, cujas propostas tiveram uma diferença inferior a US\$ 0,40 por barril.

Na disputa, a Petrobras levou com desconto de US\$ 1,85 e derrotou a Prio. Participou ainda do lote a Petrochina (-US\$ 3,00)

Assim, como houve concorrência, os descontos do barril ficaram entre US\$ 1,35 e US\$ 1,85, menor que o previsto, entre US\$ 4,25 e US\$ 4,40 por barril, aumentando a arrecadação.

Tabita Loureiro, Presidente Interina da PPSA, enfatizou que o leilão registrou maior valor já pago na história pelo óleo da União.

- É um resultado excelente. O preço ofertado é muito superior ao dos contratos vigentes. Trabalhamos bastante no aperfeiçoamento do edital e na dinâmica do leilão para maximizar os resultados para a sociedade brasileira e cumprimos o nosso papel.

Ao final do evento, Tabita anunciou que, em 2025, a PPSA voltará à B3 para comercializar a produção estimada para a União em 2026.

- Os contratos de partilha vão gerar muito óleo para a sociedade brasileira. Em 2029, nossa previsão é de uma arrecadação talvez de R\$ 90 bilhões.

Defesa da Margem equatorial

No discurso de encerramento do certame, Silveira voltou a defender a exploração na margem equatorial, que depende de aval do Ibama para que a Petrobras consiga perfurar um poço de exploração na costa do Amapá, na Bacia da Foz do Amazonas.

- O atraso da margem equatorial está deixando de criar um círculo virtuoso para a economia, Vamos resolver isso. Temos que juntar os esforços e deixar de lado o radicalismo ambiental.

A exploração de novos recursos em óleo e gás pode gerar R\$ 5 trilhões entre 2031 e 2050, mas se interrompemos os investimentos podemos perder até R\$ 4 trilhões em arrecadação nesse mesmo horizonte. Não podemos abrir mão desses recursos.

Ao todo, dez empresas se habilitaram para participar do leilão desta quarta-feira. Estavam habilitadas para participar do leilão Petrobras e Refinaria de Mataripe, além das petroleiras ExxonMobil, Equinor, Galp, PRIO, Shell, TotalEnergies, CNOOC e PetroChina.

Este ano, a PPSA já arrecadou R\$ 3,85 bilhões até julho referente a um leilão feito em 2021 e vendas no mercado livre (spot). Em 2023, a PPSA arrecadou R\$ 6,02 bilhões.

Os campos de Mero e Búzios são operados pela Petrobras. Pelo regime da Partilha, a União tem direito a 23,24% da produção de Búzios e de 41,65% em Mero. A União tem ao todo 23 contratos de partilha.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/07/2024

GRUPO FRANCÊS CASINO ADMITE INTERESSE EM VENDER SUAS AÇÕES NO PÃO DE AÇÚCAR

Executivo da companhia afirmou que o investimento na rede de supermercados brasileiras não é mais visto como estratégico

Por Valor Econômico — São Paulo



Loja do Pão de Açúcar — Foto: Divulgação

O grupo varejista francês Casino não considera mais o Grupo Pão de Açúcar (dono de redes de supermercados como Pão de Açúcar e Extra no Brasil) um investimento estratégico e está aberto a vender sua participação restante de 22,5% na companhia brasileira.

A informação foi dada pelo executivo do Departamento de Comunicações Financeiras do Casino, Christopher Welton, e reportada pela agência de notícias "Reuters".

Segundo a agência, o executivo disse que nenhum acordo de venda é iminente e negou rumores de que o Casino havia contratado um banco de investimentos para oferecer suas ações no GPA a investidores.

A participação do Casino no GPA vale perto de R\$ 300 milhões, cerca de metade do que o grupo francês estaria disposto a aceitar por sua participação, segundo duas pessoas familiarizadas com o assunto.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/07/2024

ELETOBRAS VAI PEDIR AO STF MAIS PRAZO PARA CONCILIAÇÃO EM PROCESSO QUE DISCUTE PODER DE VOTO DA UNIÃO

Em ação, governo argumenta que limitação gera ônus desproporcional e grave lesão ao interesse público

Por Mariana Muniz — Brasília



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

A Eletrobras informou, em fato relevante publicado nesta quarta-feira, que pedirá ao Supremo Tribunal Federal (STF) a prorrogação por mais 45 dias da mesa de conciliação conduzida pela Advocacia-Geral da União (AGU) envolvendo o poder de voto da União na empresa.

Em abril, o ministro Nunes Marques, relator da ação apresentada pelo presidente Lula ao Supremo, já havia prorrogado por mais 90 dias a negociação travada pela Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração Federal (CCAF). Caberá a ele dizer, agora, se atenderá ou não ao novo pedido feito pela empresa.

A União negocia ampliar seu poder no Conselho da estatal, e a empresa quer se desfazer da Eletronuclear (estatal que é controlada pela União mas que a Eletrobras ainda tem participação relevante).

"As negociações em andamento tratam, neste momento, de três temas: a participação da União nos Conselhos de Administração e Fiscal da Companhia, a antecipação de recursos devidos à Conta de Desenvolvimento Energético, e o desinvestimento da Eletrobras de sua participação acionária na Eletronuclear, com a sua consequente exoneração do projeto de construção da Usina Nuclear de Angra 3, a cargo da referida empresa estatal", diz a empresa no comunicado.

No fato relevante publicado nesta quarta, a Eletrobras também afirma que deliberações eventualmente decorrentes dos trabalhos na CCAF serão submetidas à aprovação das instâncias de governança da Companhia, conforme previsto em seu Estatuto e na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, inclusive de sua assembleia gera

A Lei de desestatização da Eletrobras proíbe que acionistas ou grupo de acionistas tenham votos em número superior a 10% da quantidade de ações em que se dividir o capital votante da empresa. A AGU ainda tem mais de 40% das ações na empresa..

Na ação, apresentada em 2023, a AGU sustenta que a aplicação imediata dessa regra às ações detidas antes do processo de desestatização representa grave lesão ao patrimônio e ao interesse públicos, porque a União manteve cerca de 42% das ações ordinárias, mas não tem voto proporcional a essa participação.

No pedido, o presidente argumenta que a limitação é desnecessária, já que não condiciona o êxito da desestatização. Alega ainda que é desproporcional o ônus imposto à União quando contraposto ao patrimônio público investido e ao interesse social em jogo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/07/2024

PALCO DE EXPLOSÃO DEMOGRÁFICA, REGIÃO DE SP VOLTA A ATRAIR EMPRESAS APÓS TOMBO NA COVID

Por Rennan Setti



Estação Palmeiras-Barra Funda — Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

Região de São Paulo que mais ganhou moradores na última década, segundo o IBGE, a Barra Funda começa a dar sinais de que é capaz de voltar a atrair empresas. Após o baque da pandemia, o bairro viu o preço de seus escritórios corporativos subir ao maior valor desde o fim de 2019, enquanto o espaço vazio nos prédios comerciais é o menor em mais de um ano, de acordo com levantamento

da consultoria Binswanger para o segundo trimestre.

Localizada entre a Zona Oeste e o Centro de São Paulo, a Barra Funda foi um polo industrial durante grande parte do século passado, até que mudanças na matriz econômica da cidade impuseram a busca de uma nova vocação. Nas últimas décadas, galpões industriais deram lugar a condomínios residenciais e lajes corporativas, atraídos pelo baixo custo e pela infraestrutura de transportes — o Terminal Intermodal Barra Funda é um dos principais da cidade.

Entre 2010 e 2019, o estoque de escritórios da região mais do que quintuplicou (456%), passando de 35 mil metros quadrados para 197 mil metros quadrados, segundo a Binswanger. Mas a oferta recorde encontrou o choque da pandemia, que fez com que as devoluções disparassem. O preço pedido por metro quadrado caiu para o menor valor já registrado em 2022, a R\$ 68,38 — 15% abaixo do pré-pandemia, em valores nominais.

Dois anos depois, o aquecimento na demanda por escritórios nas regiões mais nobres da cidade — como a Faria Lima, onde o espaço vago praticamente inexistente hoje — vem ajudando a impulsionar a procura por escritórios em regiões menos valorizadas.

“Tem havido mais demanda por espaços corporativos na região, diante da baixa oferta nos mercados prioritários da capital paulista nos últimos trimestres, aliada a valores mais competitivos na Barra Funda em relação a outras regiões da cidade”, diz a Binswanger no estudo. “De abril a junho, o preço médio pedido por metro quadrado de empreendimentos comerciais da Barra Funda ficou em R\$ 72,32. Isso representa aumento de 5,3% na comparação anual e alta de 0,8% em relação ao primeiro trimestre de 2024.”

Caminho longo

Mas o caminho da recuperação ainda é longo. O valor ainda está abaixo do registrado no pré-pandemia, sobretudo quando se considera a inflação do período. A vacância dos escritórios da Barra Funda também continua elevada, em 39%, embora fosse de 46% um ano antes.

Parte da explicação se deve, porém, a um bom motivo: a região continua ganhando novos prédios comerciais. O estoque de lajes corporativas está hoje em 310 mil metros quadrados, 57% mais que em 2019. Em plena depressão pandêmica, por exemplo, foi inaugurado o Led Corporate, cuja torre possui 29,4 mil metros quadrados de lajes corporativas. Tanta oferta pune a região — e os empreendimentos — com vacância alta.

“No fim do segundo trimestre, a vacância do Led Corporate correspondia a 86%. No empreendimento Brasília Office Square — erguido no terreno onde funcionou o Playcenter —, um dos edifícios tem 70,4% de áreas vagas, enquanto o outro tem 80,6% do total desocupado”, acrescentou a Binswanger no estudo. “Na região, os edifícios corporativos mais recentes chegaram ao mercado no segundo trimestre de 2023. Estão previstas mais duas torres do Ebpark, que vão representar um incremento de 45 mil metros quadrados de área.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/07/2024

CORTE DE GASTOS CENTRADO NO PAC AUMENTA TENSÃO ENTRE HADDAD E RUI COSTA

Por Míriam Leitão



A Esplanada dos Ministérios: maior corte entre os ministérios foi na pasta da saúde — Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

O governo realizou o que prometeu quando foi divulgado o relatório de despesas e receitas e anunciou no fim da noite desta terça-feira R\$ 15 bilhões em contingenciamentos e bloqueios nos gastos para este ano. Um ponto a ser ressaltado é o fato de a maior retenção de recursos ter sido feita no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), R\$ 4,5 bilhões. Trata-se de um importante programa de investimento, vitrine do governo, mas que ainda não impactou a opinião pública, não tem visibilidade. E mais do que isso, o PAC é centro da discussão entre o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o chefe da Casa Civil, Rui Costa.

O chefe da Casa Civil, que está de férias e não participou da reunião desta terça-feira, mas acompanhou todo o processo de discussão do congelamento de recursos e não queria que houvesse corte no programa. A equipe econômica acabou decidindo de forma diferente o que pode escalar a tensão entre Haddad e Rui Costa.

Outra coisa que pode gerar um estranhamento é o fato de o orçamento do Ministério da Saúde ter sido o mais afetado entre todos os ministérios, com R\$ 4,4 bilhões. Os gastos com saúde são protegidos por um princípio constitucional que estabelece um percentual mínimo de destinação da receita do governo federal, assim como acontece com educação. O que está no Orçamento para a pasta, no entanto, é maior do que o mínimo constitucional, o que permitiu essa revisão.

O governo cortou também em emendas parlamentares. Mas quais emendas? As que ele pode cortar, que são as emendas de comissão e de bancada, que não têm obrigatoriedade de cumprimento. Como já destaquei aqui outras vezes, as emendas parlamentares nas suas várias versões - individuais, bancada, comissão, relator - cresceram muito, deslocando para o Congresso uma parte significativa da alocação de recursos do Orçamento da União.

Essa trava nos gastos deixa o governo numa situação complicada, a decisão da equipe econômica desagradou a todo mundo, tanto na Esplanada dos Ministérios, quanto no Congresso.

A medida também não agrada ao mercado que considera R\$ 15 bilhões insuficientes para o cumprimento do arcabouço fiscal.

Então esse é o momento de desagrado geral com a equipe econômica, formada da pelo ministro Fernando Haddad as ministras Simone Tebet e Esther Dweck.

Além do Ministério da Saúde, a contenção também alcançou as pastas de Cidades, Transportes e Educação que agora têm até 6 de agosto, a próxima terça-feira, para informar onde farão esses cortes.

Mas o fato é que o governo está cumprindo aquilo que prometeu, fazer ajustes no Orçamento caso a meta fiscal estivesse sob risco. O que precisam agora é aumentar a arrecadação no segundo semestre para que não haja necessidade de novos contingenciamentos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/07/2024

‘BIG TECHS’ COLETAM DADOS ‘SEM PAGAR IMPOSTO E FICAM RICAS’, CRITICA LULA AO LANÇAR PLANO NACIONAL DE IA

Presidente afirma que gigantes multinacionais de tecnologia coletam dados ‘sem pedir licença’. Programa do governo prevê investimentos de R\$ 23 bi até 2028 e inclui supercomputador
Por Alice Cravo e Daniel Gullino — Brasília



Lula participa da apresentação do Plano Nacional de Inteligência Artificial — Foto: Sergio Lima/AFP

O lançamento, ontem, do primeiro Plano Brasileiro de Inteligência Artificial, foi marcado por críticas do presidente Luiz Inácio Lula da Silva às gigantes globais de tecnologia. Ele disse ainda que a inteligência artificial (IA) “brasileira” precisa garantir empregos.

— No fundo, é a inteligência humana que pode aperfeiçoá-la (a IA), porque nada mais é do que a gente ter a capacidade de fazer a coletânea de todos os dados, e temos as big techs que fazem isso sem pedir licença, sem pagar imposto, e ainda cobram dinheiro e ficam ricas por conta de divulgar coisas que não deveriam ser divulgadas — afirmou Lula na 5ª Conferência Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação.



O presidente disse ainda que fica “muito assustado” quando os jornais dizem que a IA “pode causar 16 milhões de desempregados”. Ele afirmou que “a nossa inteligência artificial tem que ser inteligente” e gerar emprego, formando milhões de jovens.

O Plano Brasileiro de Inteligência Artificial, que tem por lema IA para o Bem de Todos, foi encomendado por Lula no começo do ano, com o objetivo de apresentar políticas para investimento e uso da IA no país.

Inovação empresarial

O Ministério da Ciência e Tecnologia prevê investimentos de R\$ 23 bilhões, dentro do plano, até 2028. Ele ainda será validado pelo Palácio do Planalto antes de entrar em vigor. Estão previstos repasses para construir uma infraestrutura local, incluindo um supercomputador, conforme antecipado pelo GLOBO no último sábado, e incentivos para a indústria brasileira de IA.

Estão previstos R\$ 12,72 bilhões em crédito, via Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), BNDES e outros, além de R\$ 8,47 bilhões de gastos públicos e mais de R\$ 1 bilhão de investimentos privados.

O plano foi dividido em cinco eixos: infraestrutura e desenvolvimento; difusão, formação e capacitação; melhoria dos serviços públicos; inovação empresarial; e apoio ao processo regulatório e de governança.

O maior investimento previsto — R\$ 13,79 bilhões — será no setor de inovação empresarial. O objetivo é “estruturar uma robusta cadeia de valor em IA no Brasil”, com programas de fomento ao setor. Outros R\$ 5,79 bilhões serão destinados a infraestrutura e desenvolvimento de IA.

Neste eixo, uma das iniciativas é a compra de um supercomputador, para “impulsionar a pesquisa de ponta no Brasil”, ao custo de R\$ 1,8 bilhão. A meta é que o equipamento esteja entre os cinco com maior capacidade de processamento do mundo.

Também estão previstas diversas ações dentro do Sistema Único de Saúde (SUS), como ferramentas para automatizar a transcrição de teleconsultas e administrar a compra de medicamentos.

Seria criada ainda a chamada “nuvem soberana”, uma estrutura de armazenamento a ser gerida pela DataPrev. A ideia é proteger dados sigilosos. Atualmente, são usados serviços de empresas estrangeiras. O gasto previsto é de R\$ 1 bilhão.

— Não vamos depender da capacidade de armazenamento, que hoje é muito depositada nas grandes empresas internacionais. Precisamos de uma nuvem brasileira. Está previsto que o computador que vai ter essa função será o da DataPrev, porque ele já reúne melhor as condições para dar esse impulso — explicou a ministra de Ciência e Tecnologia, Luciana Santos, após o evento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/07/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AGÊNCIAS REGULADORAS FAZEM GREVE DE 48H A PARTIR DESTA QUARTA; VEJA SERVIÇOS QUE PODEM SER AFETADOS

Paralisação de servidores de órgãos como Anac, Aneel, Anvisa e ANS deve afetar rotina de fiscalização e análise de processos em andamento; sindicato negocia com governo recomposição salarial

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA – Iniciada nesta quarta-feira, 31, a paralisação de 48 horas nas atividades das agências reguladoras ameaça dificultar ou até interromper no País uma série de procedimentos na rotina de fiscalização. A paralisação também pode atrasar a análise de processos em andamento, segundo informações dos órgãos do setor e do sindicato que representa as 11 agências reguladoras federais.

No setor de transporte terrestres, pela previsão, a greve de dois dias deve prejudicar os procedimentos de fiscalização de transporte rodoviário de passageiros, bem como o cadastro de veículos do transporte rodoviário nacional e internacional, por exemplo. Outra atividade que poderá ser afetada é a emissão de autorização de viagens no transporte turístico interestadual e internacional.

Como a adesão ao movimento é voluntária, os órgãos não conseguem apontar com precisão qual o tamanho do impacto com a aderência, que, pela expectativa, deve ser parcial. No setor de aviação civil, inspeções de rampa, pista e pátio de aeroportos também podem ser debilitadas com a paralisação dos funcionários, ainda que não seja integral.



Esther Dweck, ministra da Gestão, é a principal representante do governo nas negociações Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO

Nas áreas de petróleo, telecomunicações, mineração ou transporte aquaviários, outras agendas regulatórias podem ser dificultadas. Na lista do dia a dia dos funcionários está a análise de processos de outorga, autorização de empreendimentos; homologação e certificação de equipamentos; arrecadação setorial, etc.

O Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos (MGI) realizou na última segunda-feira, 29, uma nova reunião com o sindicato dos servidores das agências reguladoras, visando evitar a paralisação de 48 horas aprovada pela categoria para 31 de julho a 1º de agosto. Não houve consenso.

Outras tarefas possivelmente afetadas incluem cadastros e autorizações para embarcações nacionais e estrangeiras; avaliação das condições sanitárias em voos; emissão de registro de empresas; outorgas de novos empreendimentos de geração e transmissão de energia elétrica.

Além da paralisação, os servidores já estão na chamada operação padrão, com mobilizações recorrentes. No caso da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), isso atrapalha, por exemplo, análises de projetos para impulsionar o hidrogênio verde atualmente em análise no órgão regulador.

Aumento no salário

Em 2023, o governo aplicou um aumento na folha salarial de todo o funcionalismo federal, em 9%. Agora, o MGI está oferecendo um aumento adicional de 23% para os funcionários de áreas reguladoras e 14,4%, especificamente, para as carreiras no chamado Plano Especial de Cargos.

Esses ganhos seriam em duas parcelas: janeiro de 2025 e abril de 2026.

A proposta apresentada pelas agências implicaria em um aumento de quase 40% na folha, segundo a pasta comandada por Esther Dweck. Até agora já foram 18 acordos assinados com diferentes categorias.

Outro ponto é que as reestruturações remuneratórias acordadas são estendidas aos pensionistas e aposentados, sendo mais um impacto no orçamento.



“O governo segue com as negociações buscando atender as reivindicações de reestruturação das carreiras de todos os servidores federais, respeitando os limites orçamentários”, apontou o MGI em nota.

Inflação

Os servidores em mobilização também falam em trabalho em condições de sobrecarga, acúmulo de atividades, e execução de horas e horas de trabalho além do expediente. Por outro lado, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em nota, informou que manterá a atividade durante a paralisação a fim de “não afetar os serviços essenciais”. Como a agência tem um trabalho concentrado na regulação de mercado, não há previsão de afetar diretamente a população. A Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS) também informou que a população “não será prejudicada” e que o serviço de atendimento aos consumidores será mantido normalmente.

Os salários variam de acordo com diferentes classificações, considerando tempo de serviço e bonificações extras. De acordo com tabela remuneratória de 2023, os funcionários de nível intermediário têm salário bruto de R\$ 4,89 mil a R\$ 9,22 mil (valor máximo para quem tem mais tempo de serviço).

Os cargos mais bem remunerados são especializados em regulação, com variação no salário bruto de R\$ 15,05 mil a R\$ 21,03 mil. O sindicato alega que a recomposição oferecida pelo governo não abrange as perdas com a inflação. O governo, em contrapartida, fala em aumento acima da inflação para o período de quatro anos. O MGI está considerando que o índice de preços acumulado de 2023 a 2026 ficará em torno de 15%, de acordo com dados do Boletim Focus do Banco Central.

Nesse caso, o argumento do Ministério é que a inflação dos quatro anos do terceiro mandato de Lula já está coberta com a proposta, abrangendo também perdas em governos anteriores.

O Sindicato Nacional dos Servidores das Agências Nacionais de Regulação (Sinagências) representa a Agência Nacional de Águas (ANA), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Agência Nacional do Cinema (Ancine), Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Agência Nacional de Mineração (ANM), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/07/2024

GOVERNO LULA NEGOCIA VENDER AÇÕES DA ELETROBRAS E ASSUMIR, COM DESCONTO, 100% DO CONTROLE DE ANGRA

Em troca, União quer aumentar participação no conselho de administração da Eletrobras e receber cerca de R\$ 20 bilhões antecipados para reduzir encargos sobre conta de luz; oficialmente, as empresas e o governo não se manifestaram

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA - O governo Lula negocia trocar parte das ações que tem na Eletrobras para assumir o controle total da Eletronuclear. A permuta é parte dos termos que estão sendo discutidos no acordo para que o governo aumente a sua representação no comando da Eletrobras. Procurados, governo e empresa não se manifestaram oficialmente.

A estimativa é que a União transfira para a Eletrobras entre 2,5% e 3% de sua participação na empresa e assuma 100% da Eletronuclear, que controla as usinas nucleares de Angra 1 e 2 e tem a obrigação de construir Angra 3.

Atualmente, o governo tem 43% do capital social da Eletrobras. A venda de parte dessa fatia, na visão dos negociadores da União, manteria a posição majoritária do governo e, em troca, resolveria o

impasse em torno da participação que a União deseja ter no conselho de administração da empresa. O governo pleiteia três cadeiras em um total de dez no conselho de administração da Eletrobras e ainda indicar um membro para o conselho fiscal da companhia.

Nessa permuta de ações, o governo negocia um deságio no preço em favor da União, ou seja, que essa troca não seja feita pelo valor cheio das ações da Eletrobras segundo preço de negociação na B3. Em outras palavras, o governo deseja usar menos ações da Eletrobras para pagar pela participação na Eletronuclear. Esse deságio foi negociado nesta terça-feira, 30, em reunião entre o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e o presidente da Eletrobras, Ivan Monteiro. Silveira também debateu os termos do acordo com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

A expectativa do governo é que essa troca produza um “lucro” estimado em R\$ 2 bilhões para o governo federal. Um negociador, que preferiu não se identificar, disse que quem quer vender não pode naturalmente vender pelo preço que quer.



PKELETRO4 - RJ - 03/08/2022 - ELETROBRAS / FACHADA / RIO - ECONOMIA OE - Fachada do prédio da Eletrobras nesta quarta-feira, 03, no centro do Rio. FOTO: PEDRO KIRILOS / ESTADÃO

A Eletrobras detém cerca de 35% das ações da Eletronuclear, uma herança do período em que a empresa ainda era estatal. Na privatização, em 2022, para evitar entregar o controle de ativos de geração nuclear e de Itaipu Binacional à gestão privada, o governo criou a ENBPar, estatal que detém os outros 65% da Eletronuclear.

A Eletrobras deseja se desfazer do ativo, uma vez que estabeleceu como estratégia centrar esforços em energia renovável, e o governo propôs incluir o assunto nas tratativas sobre o comando da empresa, que se arrastam desde o ano passado.

Um dos principais problemas hoje na Eletronuclear é a construção de Angra 3, cuja conclusão até 2029 é um dos compromissos da empresa. As obras já custaram R\$ 7,8 bilhões em recursos públicos e ainda não foram finalizadas. A estimativa é que sejam necessários mais R\$ 20 bilhões, que devem ser aportados também pelos acionistas privados da Eletrobras.

Além da quantia, investidores avaliam a pertinência de se aplicar recursos numa usina que vai gerar energia a preços mais altos do que concorrentes de geração a gás ou de fontes renováveis.

Origem

No ano passado, a Advocacia-Geral da União ingressou com uma ação no Supremo Tribunal Federal alegando que, embora o governo tenha 43% do capital da Eletrobras, há sub-representação no conselho e prejuízo ao Estado. O relator do caso na Corte, ministro Kassio Nunes Marques, encaminhou as partes para um processo de conciliação que já foi prorrogado uma vez e se encerra neste mês.

A Eletrobras e a AGU discutem para chegar a um acordo até quinta-feira, 1º, quando recomeçam os trabalhos no Supremo Tribunal Federal (STF), mas há dúvidas entre os negociadores sobre a possibilidade de se concluir um documento até lá, uma vez que há a necessidade de cumprir ritos de governança dentro da empresa - como a aprovação pelo conselho de administração, por exemplo.

Além do número de conselheiros, a União deseja que a Eletrobras antecipe parte dos R\$ 32 bilhões que deverão ser pagos pela empresa ao longo de 25 anos a título de outorga.

O ministro Alexandre Silveira tem dito nos bastidores que, com a negociação, a Eletrobras deverá se comprometer em antecipar cerca de R\$ 20 bilhões desse total até o fim do atual mandato de Lula, em 2026. O Ministério de Minas Energia espera usar esses recursos para reduzir a CDE (Conta de Desenvolvimento Energético), que reúne subsídios que encarecem a conta de luz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/07/2024

TCU CONCLUI QUE HOVE IRREGULARIDADES EM CONTRATO DA PETROBRAS COM A UNIGEL

Tribunal diz que estatal 'subestimou riscos e supervalorizou oportunidades' ao contratar para produção de fertilizantes um grupo com 'precária situação econômico-financeira'; empresas não se manifestaram

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) concluiu que o contrato da Petrobras com a empresa produtora de fertilizantes Unigel foi marcado por irregularidades, em desacordo com a governança da estatal. A representação do caso foi levada ao plenário da Corte de Contas nesta quarta-feira, 31.

Procuradas, a Petrobras e a Unigel não se manifestaram até a publicação da reportagem.

O contrato, como parte do objetivo da Petrobras de retomar a produção de fertilizantes, estava com vigência prevista para 240 dias e estipulava o pagamento global de R\$ 759,2 milhões ao Grupo Unigel na chamada industrialização por encomenda. Na semana passada, a Unigel informou ao Estadão/Broadcast a decisão de pedir R\$ 700 milhões de ressarcimento por investimentos nas fábricas de fertilizantes da Petrobras. A empresa química arrendou duas fábricas de fertilizantes da estatal, mas teve o contrato encerrado em junho.

A Unidade de Auditoria Especializada em Petróleo, Gás Natural e Mineração (AudPetróleo) apontou que a Petrobras teria um prejuízo de R\$ 487,1 milhões, no mínimo, em cálculo preliminar. A contratação foi feita em dezembro de 2023 e a vigência foi encerrada em junho, antes mesmo de surtir seus efeitos.



Unigel afirma que pedirá R\$ 700 milhões de ressarcimento por investimentos nas fábricas de fertilizantes da Petrobras Foto: Ulisses Dumas/Unigel/Divulgação

“Os fatos resultaram em transgressões ao regulamento da Petrobras”, declarou o ministro Benjamin Zymler, relator da matéria, em seu voto. “As justificativas apresentadas pela Petrobras eram frágeis, subestimando os riscos e supervalorizando as oportunidades”, complementou ele.

A Corte recusou, por outro lado, um pedido cautelar do senador Rogério Marinho de afastamento do responsável pelo acordo, Wiliam França, da diretoria Executiva de Processos Industriais.

Irregularidades segundo o TCU

Na lista de inconsistências, o parecer da área técnica do TCU, atendido no plenário, aponta que o contrato não poderia ser “confundido” uma simples prestação de serviços, como havia sido processado internamente.

Outro ponto é que a aprovação do contrato de Tolling, com prejuízo estimado da ordem de meio bilhão de reais, foi aprovada por apenas um diretor e assinada por um dos gerentes subordinados, sem a participação de instâncias superiores.

Também é apontado que o negócio foi fechado no contexto de riscos decorrentes do momento mercadológico desfavorável, potencializado pela precária situação econômico-financeira do grupo Unigel.

Na industrialização por encomenda (Tolling), a Petrobras entregaria gás natural para processamento e produção de fertilizantes a ser realizada pela fábricas de fertilizantes nitrogenados em Camaçari

(BA) e Laranjeiras (SE). A Unigel, em contrapartida, seria responsável pela industrialização, recebendo a remuneração prevista.

As fábricas, arrendadas pela Unigel, tiveram suas operações paralisadas ainda em 2023, com a inviabilidade financeira da produção.

“Pelo exposto, conclui-se que a contratação do Tolling, além de onerar indevidamente o orçamento da estatal, violou o princípio constitucional da eficiência e desrespeitou os princípios e fundamentos da própria política de governança da estatal”, aponta o acórdão do TCU.

O encontro com a Unigel para a produção de fertilizantes não teve suas condições de eficácia atendidas dentro do prazo estabelecido, em junho de 2024. Em função disso foi cancelado. A Petrobras, em comunicado, menciona que segue na “análise de uma solução definitiva, rentável e viável” para o suprimento de fertilizantes ao mercado brasileiro.

Na quarta-feira, 24, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, defendeu a “coragem da Unigel de investir no Brasil, gerar emprego e renda”, e afirmou que buscava uma solução para o caso da contratação. Desde junho, quando o contrato de serviço entre a Unigel e a Petrobras foi encerrado, a estatal trabalha para encontrar essa solução, segundo Silveira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 31/07/2024

CONGELAMENTO DE GASTOS MANTÉM PISOS, MAS EMENDAS DEVEM SUPERAR INVESTIMENTOS DO GOVERNO

Emendas permanecerão com valor recorde mesmo com contenção decretada pelo governo e deverão igualar ou até mesmo ultrapassar investimentos que estão na mão do Executivo

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – O congelamento de gastos decretado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) na terça-feira, 30, mantém o cumprimento dos pisos mínimos de saúde e educação exigidos pela Constituição e do piso de investimentos determinado pelo arcabouço fiscal, mesmo que as despesas atingidas sejam cortadas definitivamente do Orçamento.

Com o corte, no entanto, as emendas parlamentares, que também sofreram cortes, permanecerão com um valor recorde na história e deverão igualar ou até mesmo superar os investimentos que estão na mão do Poder Executivo em 2024 – tirando a capacidade de planejamento do governo federal.



Esplanada dos Ministérios em Brasília. Foto: Wilton Junior/Estadão

O governo congelou um total de R\$ 15 bilhões em despesas para cumprir as regras fiscais. Os ministérios sofreram uma contenção de R\$ 9,3 bilhões nas verbas que ficam sob controle direto das pastas, como é o caso de despesas com diárias, viagens, conta de luz e serviços públicos.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), vitrine do governo Lula, foi atingido em R\$ 4,5 bilhões. As emendas parlamentares, recursos indicados por deputados e senadores, sofreram uma contenção de quase R\$ 1,3 bilhão.

Os ministérios da Saúde, Cidades, Transportes e Educação foram os mais atingidos. Agora, os órgãos terão até o dia 6 de agosto para escolher quais programas e ações serão afetados. Mesmo com o congelamento, será possível cumprir os gastos mínimos em saúde (R\$ 214 bilhões) e em educação (R\$ 108,3 bilhões) e o piso mínimo de investimentos determinado pelo arcabouço fiscal neste ano (R\$ 68,5 bilhões) com folga, de acordo com as projeções do governo.

Divisão do congelamento de gastos - em R\$ bilhões

Contenção atingiu principalmente despesas diretas dos ministérios Poder Executivo, mas também afetou PAC e emendas.

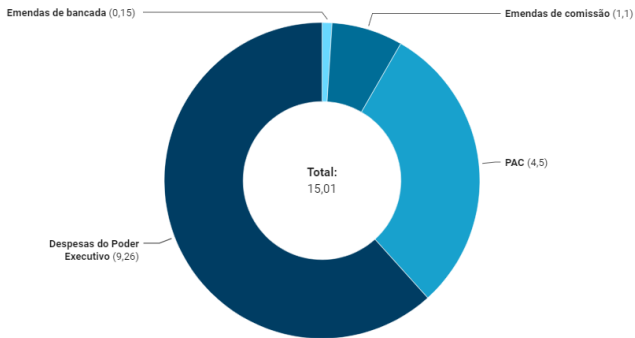


Gráfico: Infográfico Estadão • Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento/Decreto 12.120 de 2024 • Obter dados

Emendas permanecem com valor recorde mesmo com congelamento

As emendas sofreram uma contenção de R\$ 1,25 bilhão. Mesmo que os recursos não sejam recuperados (caso o congelamento não seja desfeito), essas verbas permanecerão com valor recorde em 2024: R\$ 47,9 bilhões. São os congressistas que escolhem para onde vai essa fatia do Orçamento. O dinheiro inclui custeio de serviços públicos e investimentos (obras e equipamentos).

Os investimentos controlados pelo governo federal, por sua vez, somam R\$ 54,8 bilhões. Com o corte, a quantia deve cair. O número exato vai depender das ações finais atingidas. Só o Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), onde quase tudo é investimento, vai perder R\$ 4,5 bilhões. Atualmente, as emendas já capturam um terço dos investimentos federais.

“Não tem sentido o orçamento de emendas ser maior do que o orçamento de investimento discricionário (não obrigatório) do próprio Executivo, que pela Constituição tem a iniciativa do Orçamento”, afirma Felipe Salto, economista-chefe da Warren Investimentos, ex-secretário da Fazenda de São Paulo e ex-diretor-executivo da IFI (Instituição Fiscal Independente) do Senado.

A Warren estima que o governo precisará cortar mais R\$ 13,5 bilhões em gastos neste ano para cumprir as regras fiscais, considerando também que os gastos obrigatórios estão subestimados e precisarão de compensação. Salto, porém, avalia que o governo “está no caminho certo” e que “Haddad vai ganhando a batalha”.

“Avaliação, monitoramento e corte de gastos são matérias nas quais ainda estamos ensaiando medidas. Mas o fato de o atual governo ter começado a fazer, para valer, para além de meros estudos, como se fazia antes, já é louvável”, afirma.

O Ministério do Planejamento e Orçamento afirmou que o decreto permite a execução do Orçamento compatível com o arcabouço fiscal e a meta de resultado primário (saldo entre receitas e despesas, sem contar os juros da dívida pública).

Além disso, a pasta afirmou que a distribuição do congelamento teve como diretrizes “a preservação das regras de aplicação de recursos na saúde e na educação, a continuidade das políticas públicas de atendimento à população e o compromisso do governo federal com a meta de resultado fiscal estabelecida para o ano de 2024”.

O congelamento só pode ser desfeito se o Executivo voltar a ficar com as contas em dia e verificar que não há mais risco para o arcabouço e para a meta. A dinâmica, porém, está na contramão, com arrecadação menor e gastos obrigatórios crescendo, como benefícios previdenciários e assistenciais.

A equipe econômica quer transformar o congelamento em cortes definitivos para dar suporte ao crescimento dos gastos obrigatórios neste ano. O presidente Lula enviou um projeto de lei ao Congresso Nacional neste mês pedindo autorização para anular até 100% das ações congeladas. Hoje, a lei orçamentária autoriza cortar apenas 30% de cada programação para cobrir gastos obrigatórios.

“Agora vamos ver o tamanho do estrago. Eu fico sempre tranquila porque, daqui a pouco, descontingencia. O corte proporcional é maior; mas, no valor geral, o meu é mais fácil descongelar do que os outros”, afirma ao Estadão a ministra das Mulheres, Cida Gonçalves.

O órgão foi o que mais sentiu o congelamento, proporcionalmente ao seu orçamento, com uma contenção de R\$ 62,7 milhões, 14% do total. De acordo com a ministra, o corte deve afetar despesas do dia a dia, como passagens e diárias, e não programas finalísticos, como a campanha de combate ao feminicídio.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/07/2024

GOVERNO ESTÁ DISPOSTO A ADIAR INVESTIMENTOS POR RESPONSABILIDADE FISCAL, DIZ SECRETÁRIO

Gustavo Guimarães, secretário-executivo do Ministério do Planejamento, rebateu críticas de que o governo fez o mínimo em termos de congelamento para o cumprimento das metas fiscais

Por Fernanda Trisotto (Broadcast) e Giordanna Neves (Broadcast)

BRASÍLIA - A contenção de R\$ 4,5 bilhões em recursos ligados ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prova que o governo está comprometido com a responsabilidade fiscal a ponto de adiar investimentos, avaliou o secretário-executivo do Ministério do Planejamento, Gustavo Guimarães, ao Estadão/Broadcast.

Ele também disse que o Congresso vai entender que, diante da magnitude de um congelamento de R\$ 15 bilhões já no segundo semestre do ano, as emendas parlamentares também seriam atingidas, na mesma proporção que os demais ministérios.

Para Guimarães, quando o PAC acumula quase um terço da contenção necessária para ajustar as contas do governo, há uma mensagem dura de comprometimento com as metas previstas no arcabouço fiscal. "Sabemos da importância dos investimentos e respeitamos o limite mínimo. O esforço feito no PAC é resposta de que é duro, é difícil, mas o governo está disposto, pela responsabilidade fiscal, a adiar alguns investimentos que estavam previstos", afirmou.

O secretário ponderou que o avanço no PAC poderia ter sido menor, mas isso afetaria ainda mais outras despesas discricionárias que poderiam impactar o funcionamento da máquina pública. Da forma como foi feito, os investimentos estão preservados.



Gustavo Guimarães, secretário-executivo do Ministério do Planejamento e Orçamento Foto: Wilton Junior / Estadão

"A gente utiliza o PAC como um vetor e o investimento tem uma dinâmica distinta do custeio. Tivemos de fazer um equilíbrio. Não podia ir totalmente para o PAC, mas essa contenção nos ajudou a reduzir impactos, por exemplo, na educação, na saúde e nos demais ministérios", defendeu.

As emendas parlamentares também tiveram um volume expressivo de recursos congelados, R\$ 1,2 bilhão. "O próprio Congresso entende que um esforço de R\$ 15 bilhões em um orçamento que já está para além do meio do ano é desafiador. Todas as emendas que foram atingidas foram dentro do que era permitido e as emendas individuais não entraram", ponderou.

O secretário destacou ainda que a proposta incluída no decreto de promover um faseamento no empenho dos recursos é outra sinalização do governo em prol da responsabilidade fiscal. O documento publicado na terça-feira, 30, determina que os limites de empenho serão divididos em três períodos: até setembro, novembro e dezembro.

Pelo texto, após a contenção de R\$ 15 bilhões, os ministérios e órgãos poderão empenhar, até setembro, 35% do saldo remanescente; de setembro a novembro, mais 35%; e até dezembro, 100% do restante dos recursos livres serão liberados para empenho.

A nota técnica do Planejamento reforçou que essa medida adequa o ritmo de execução de despesas ao avanço do exercício e à realização das receitas. “Dessa forma, o cronograma de empenho permitirá que a execução da despesa primária discricionária se mantenha em patamar compatível à mudança na dinâmica das estimativas das receitas e despesas a serem verificadas nos próximos relatórios bimestrais de 2024”, diz.

Guimarães também rebateu as críticas de que o governo fez o mínimo em termos de congelamento para o cumprimento das metas fiscais e, em vez de perseguir o déficit zero, mira no limite do rombo, de R\$ 28,8 bilhões. Ele voltou a mencionar a interpretação de que a Lei de Diretrizes Orçamentária (LDO) em vigor não permite que haja um contingenciamento mais duro do que o necessário para atingir o limite inferior.

“Tem quem diga que o governo está mirando no intervalo inferior. Não é verdade. Eu tenho essa limitação hoje legal, a LDO não me permite (congelar mais). Não é algo que eu nunca poderia fazer, mas hoje a LDO não me permite. Estamos amarrados na questão legal, mas isso não nos impede de fazer uma gestão orçamentária e financeira prudente”, disse.

Ele frisou que o governo não quer chegar ao final do ano com risco de descumprir a meta de primário, que implicaria no acionamento de gatilhos com consequências duras para a sociedade e para a própria gestão pública.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/07/2024

LEILÃO DE PETRÓLEO DO PRÉ-SAL ARRECADA R\$ 17 BI; FATIA DE CHINESAS SUPERA A DA PETROBRAS

Dos 37,5 milhões de barris à venda em 4 lotes, estatal brasileira arrematou 14,5 milhões em 2 lotes, enquanto os restantes, somando 23 milhões, foram para a chinesa CNOCC e a Petrochina

Por Wilian Miron (Broadcast)

O quarto leilão promovido pela estatal Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA) para venda de óleo superou os esperados R\$ 15 bilhões e arrecadou R\$ 17 bilhões com a venda de 37,5 milhões de barris referentes à participação da União nos campos de Mero e Búzios, na Bacia de Santos, divididos em quatro lotes. A Petrobras arrematou os lotes 1 e 4, ficando com 14,5 milhões de barris de petróleo. A Chinesa CNOCC levou o lote 2, com 12 milhões de barris; enquanto a Petrochina, o lote 3, com 11 milhões de barris.

Foi o primeiro leilão da PPSA no ano organizado pela B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. Além das vencedoras, participaram a Refinaria Mataripe, Galp, Prio, Shell e TotalEnergies. Dos quatro lotes, três foram definidos em disputa a viva-voz, e em todos a Petrobras participou da disputa.



No leilão, a referência mínima da primeira etapa para os lotes de Mero foi igual ao valor do Brent do dia com desconto abaixo de US\$ 4,40, enquanto o limite mínimo da primeira etapa do lote de Búzios era igual ao valor do Brent datado, menos US\$ 4,25.

O leilão colocou à venda barris referentes à participação da União nos campos de Mero e Búzios, na Bacia de Santos Foto: Fabio Motta/Estadão



A Petrobras arrematou o lote 1 com desconto de US\$ 1,85 em relação ao Brent, para cada um dos 12 milhões de barris de petróleo estimados, e o lote 4 também com desconto de US\$ 1,85. A chinesa CNOOC arrematou o lote 2 com desconto de US\$ 1,59. A Petrochina arrematou o lote 3 com desconto de US\$ 1,35.

O montante de óleo estimado para o certame é o maior já licitado e equivale a uma entrega de aproximadamente 66 cargas de 500 mil barris em 2025, que estarão disponíveis nos navios-plataformas (FPSOs, da sigla em inglês) Guanabara, Sepetiba, Duque de Caxias e Pioneiro de Libra, em Mero, e nas plataformas P-74, P-75, P-76, P-77 e Almirante Barroso, em Búzios.

Esses volumes são estimativas da futura parcela de petróleo da União nesses campos, que contemplam incertezas inerentes ao processo de produção. Ao arrematar um lote, o comprador terá à disposição toda a carga nomeada em 2025, que pode ser maior ou menor do que o volume estipulado no edital.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/07/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

JEFFERIES AVALIA ABRIR CORRETORA NO BRASIL E AMPLIAR CONTRATAÇÕES

O banco de investimento americano também considera construir uma equipe local de mercado de capital de renda fixa para ajudar a originar transações globais de títulos denominados em dólares

Por Bloomberg

A Jefferies, banco de investimento dos EUA que abriu seu primeiro escritório no Brasil no ano passado, planeja mais contratações e avalia abrir uma corretora no país para dar suporte à distribuição local de ofertas de ações e dívida.

“Nossos clientes pediram para a gente abrir um escritório no Brasil, e estamos muito felizes com a presença que construímos aqui desde abril do ano passado”, disse Alejandro Guevara, executivo responsável pelo banco no Brasil, em entrevista. A Jefferies está “explorando ativamente a possibilidade” de adicionar uma corretora às suas operações na maior economia da América do Sul, disse ele.

Parte do plano é contratar mais um diretor gerente para a equipe de banco de investimento de dez pessoas no Brasil, que faz assessoria em fusões e aquisições e serviços de mercado de capitais, incluindo coordenação em ofertas internacionais de ações e dívida, para empresas brasileiras. A Jefferies também considera construir uma equipe local de mercado de capital de renda fixa para ajudar a originar transações globais de títulos denominados em dólares.

Com 47 escritórios em 21 países, a Jefferies está expandindo sua presença global e, desde 2019, mais que dobrou o número de diretores gerentes fora dos EUA e aumentou o total destes profissionais nos EUA em 58%, disse Guevara.

Em março, a Jefferies recrutou Rodrigo Lowndes, ex-executivo do Bank of America com mais de 30 anos de experiência, como diretor gerente no Brasil. E, em junho, contratou quatro executivos para sua equipe de vendas de ações que anteriormente trabalharam juntos no banco de investimento canadense Canaccord, incluindo Leonardo Laport como diretor gerente e responsável pelo negócio de ações no Brasil.

A Jefferies está se expandindo no Brasil em um ano fraco para ofertas de ações e fusões e aquisições, já que taxas de juros mais altas, juntamente com a volatilidade da moeda, têm

prejudicado esses negócios. A emissão total de ações caiu 13% até agora neste ano, para R\$ 24,5 bilhões, de acordo com dados compilados pela Bloomberg. Não houve uma única oferta pública inicial de ações de uma empresa brasileira desde dezembro de 2021.

O Ibovespa, índice acionário de referência da bolsa de valores brasileira, perdeu 6% este ano. Isso significa que a bolsa brasileira está atualmente sendo negociada com um desconto de 16 vezes, considerando a relação preço-lucro das ações, em relação ao S&P 500, disse Guevara.

“Acho que o mercado de ações brasileiro está relativamente barato”, disse Guevara, acrescentando que “quando as incertezas fiscais diminuírem, o investidor estrangeiro retornará”.

A Jefferies já cobre cerca de 44 companhias no Brasil e 113 latino-americanas depois de comprar a empresa independente de pesquisa de ações Nau Securities no ano passado. A Jefferies nomeou o presidente da Nau, John Ferreira, como responsável por ações na América Latina.

A Jefferies também está colaborando com a unidade brasileira do Sumitomo Mitsui para oferecer crédito e produtos relacionados a crédito a seus clientes locais como parte de seu relacionamento global com o banco sediado em Tóquio. O Sumitomo aumentou sua participação acionária no banco de investimento sediado em Nova York de 4,5% para 15% no ano passado.

Guevara não quis comentar transações nas quais a Jefferies participa, mas pessoas familiarizadas com o assunto disseram em fevereiro que a perfuradora de petróleo brasileira PetroReconcavo contratou o banco como assessor em uma possível fusão com empresas locais.

A Jefferies está entre os coordenadores de uma oferta pública em dinheiro, feita pela fintech de pagamento brasileira StoneCo, para comprar todas as suas notas de US\$ 500 milhões com cupom de 3,950% e vencimento em 2028, de acordo com um documento da StoneCo. O banco americano também está assessorando a Sinochem no seu plano de vender participação de 40% no campo de petróleo e gás de Peregrino, na costa do Rio de Janeiro, disseram pessoas familiarizadas com o assunto na semana passada.

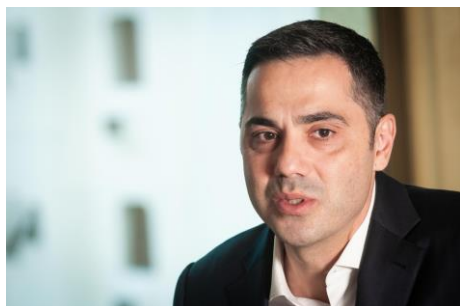
Guevara disse que vê o setor de infraestrutura como promissor e espera que um aumento no fluxo de capital para segmentos como saneamento, estradas, ferrovias, portos e mobilidade urbana. Rodovias com pedágio, por exemplo, têm um pipeline de R\$ 125 bilhões em investimentos, disse ele.

“Independentemente dos ciclos econômicos, altas taxas de juros ou preços de ações, os empresários brasileiros são verdadeiros empreendedores e estão sempre investindo e buscando inovar”, disse ele. “Eles estão comprometidos com o país.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/07/2024

FALTA DE CONTÊINERES É 'GRANDE GARGALO DE LOGÍSTICA' DO MOMENTO, APONTA KLABIN



Segundo o diretor-geral da companhia, Cristiano Teixeira, em 30 anos de experiência com logística, não é possível compreender a razão da deficiência em contêineres e estruturas portuárias
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Cristiano Teixeira, diretor-geral da Klabin — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A Klabin passou “muito bem” em todos os seus negócios no segundo trimestre, mas a falta de contêineres e escassez de estrutura para esse tipo de modal logístico, sobretudo nos portos do Sul e do Sudeste, foi gargalo e impediu vendas maiores no intervalo, disse, nessa quarta-feira (31), o diretor-geral da companhia, Cristiano Teixeira. O maior impacto, para a empresa, se dá

nas exportações de papel kraftliner e, na sequência, de celulose fluff, usada em fraldas descartáveis e absorventes.

“Nem tudo foi maravilhoso no segundo trimestre. Tivemos um problema de ‘carry over’ por questões logísticas. Hoje, o grande gargalo de logística é exportação em contêineres”, disse o executivo, em teleconferência com analistas para comentar os resultados do intervalo.

Segundo ele, apesar de seus 30 anos de experiência com logística, não é possível compreender a razão da deficiência em contêineres e estruturas portuárias, além da escala de navios. Diante disso, a Klabin poderia ter vendido cerca de 30 mil toneladas a mais de produtos no trimestre, “performando ainda melhor”, acrescentou.

Na celulose, a companhia manteve a estratégia de direcionar volumes maiores para mercados mais maduros e o mercado de fluff, obtida pela Klabin a partir da fibra longa, manteve-se positivo, com preços estáveis e viés positivo para o terceiro trimestre, com prêmio sobre a fibra curta.

“Olhando de forma estratégica, a compra dos ativos da Arauco no Paraná trouxe a possibilidade de ter mais fibra longa no nosso portfólio de produtos, em linha com a estratégia comercial e visão da companhia de foco em fluff”, comentou.

Já no mercado de papéis, com o avanço nas operações das novas máquinas, com destaque para a MP 28, de cartões, a Klabin está experimentando um momento de transição do período de investimentos para início de desalavancagem e aumento de receitas e resultados, com crescimento e melhora de margens, apontou o executivo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/07/2024

UM PLANO SAFRA PARA A INDÚSTRIA?

Não foram os financiamentos do programa que tornaram o setor agrícola produtivo

Por Pedro de Camargo Neto



Um Plano Safra para a indústria? — Foto: Luis Ushirobira/Valor

A divulgação anual dos números do Plano Safra para agricultura é um momento relevante. O volume de crédito ofertado cresceu, porém a safra cresceu muito mais. Parte dos recursos recebe um subsídio, recursos do orçamento da União, reduzindo os juros cobrados, direcionando para o pequeno produtor, médio, e suas cooperativas.

O crescimento do financiamento ao setor está fora do Plano Safra. São representados por novos instrumentos de crédito, a Cédula de Produto Rural (CPR), o Certificado de Recebíveis do Agronegócio (CRA) e os Fundos de Investimentos do Agronegócio (Fiagro), que contam com o benefício da ausência de impostos. A intermediação desses títulos por tradings, revendedoras de insumos e a agroindústria é muito relevante.

O principal debate nos últimos planos foi o volume de subsídios direcionados ao seguro climático. O risco climático cresce com forte efeito na produção. O produtor assumir esse risco sozinho tem reflexos, desestabiliza os volumes produzidos. Subsidiar seguro climático estabiliza preços dos alimentos, sendo importante também para os consumidores e como política social. Caminhamos devagar no desenvolvimento de um seguro climático consistente e realmente relevante. E os eventos climáticos de hoje exigem.

Não foi, porém, os financiamentos dos Planos Safra que tornaram o setor produtivo. Equivoca-se a indústria em procurar a saída pelo crédito, bom para alavancar a produção, mas que não resolve as

questões de competitividade. Relaciono a seguir os principais fundamentos do verdadeiro sucesso do agro.

No momento que debatemos a reforma tributária destaco que a maior do agro já ocorreu com a Lei Kandir, a eliminação de impostos para os produtos primários e semielaborados na exportação. No momento que atingimos os mercados externos deixamos de ficar limitados ao crescimento do mercado doméstico. É possível crescer, ganhar escala, assimilar novas tecnologias, estabilizar preços no ampliado mercado internacional.

Fernando Valente Pimentel: A corrida de barreiras da indústria brasileira

<https://valor.globo.com/opinio/coluna/a-corrída-de-barreiras-da-industria-brasileira.ghtml>

Os instrumentos de intervenção nos mercados agrícolas, estoques reguladores, a Política de Garantia de Preços Mínimos (PGPM) perderam relevância e mesmo praticidade, pois intervir em mercado quando se exporta representa intervir no mercado muito maior internacional. Reduziu-se o custo para o Tesouro que representavam essas intervenções, muito mais que o atual subsídio em parte do crédito rural.

Essencial foram medidas que relaciono como ampliação da liberdade econômica para produzir. Em março de 1990 liberalizaram os portos, criando a condição para construir terminais graneleiros e de modernos e rápidos terminais de contêineres, reduzindo significativamente esses custos e ampliando a competitividade nacional.

Ampliamos a abertura ao exterior com a redução das alíquotas de imposto de importação dos insumos e equipamentos. A alíquota média foi reduzida de 35,5% para 11,6%, a máxima de 105% para 35%. Foi a última abertura econômica realizada, 34 anos. Terminamos com o regime autárquico no comércio exterior com o fim da Carteira de Comércio Exterior (Cacex) do Banco do Brasil, que atuava sempre no sentido ante agrícola.

Extinguiu-se o Instituto de Açúcar e do Alcool (IAA), que tinha o monopólio da exportação de açúcar, condicionada a ser açúcar produzido na região Nordeste. Rapidamente a região Sudeste, em particular as usinas de São Paulo, passaram a exportar diretamente açúcar ampliando e aumentando a competitividade. Acabaram-se as quotas de produção de açúcar, usina por usina, as quotas de produção de cana de açúcar, por agricultor. O mundo novo da liberdade econômica colocou o Brasil rapidamente como maior produtor.

Extinguiu-se o Instituto Brasileiro do Café (IBC), liberando para a qualidade e produtividade o café que vinha sendo penalizado com intervenções, que mal-conduzidas, produziam preços baixos, estoques altos e sem a qualidade que o consumidor desejava. Em uma gôndola de supermercado você encontrava poucas marcas de café torrado e moído. Hoje a variedade é outra: cafés da variedade arábica de diversas regiões do país, mesclas, conilon, café em grão, moído ou em cápsulas para as máquinas de expresso. O mesmo acontece nos contêineres que exportamos, qualidade, variedade, quantidade, atendendo os consumidores como desejam.

Jaqueline Ferreira: Como não deixar a agricultura familiar para trás na transição climática?

<https://valor.globo.com/opinio/coluna/transicao-climatica-como-nao-deixar-a-agricultura-familiar-para-tras.ghtml>

O desafio de uma política pública consistente de sanidade animal foi enfrentado com o apoio do setor privado. A organização do setor sinalizou aos dirigentes públicos a importância da questão, que passou a receber maiores recursos e atenção. As exportações anuais de carne bovina no início da década de 90 representam o que são hoje dias de exportação. Multiplicamos a exportação, renda, empregos, viabilizando investimentos, modernização e aumento de competitividade. Eventos sanitários acontecem, hoje são enfrentados com a credibilidade construída. Vide o evento de Newcastle em aves hoje.

O aumento da produtividade agropecuária é uma realidade. Resultado de investimentos em pesquisa pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), e certamente em inovações e pesquisas pelo setor privado. Os avanços tecnológicos não ocorrem mais em anos e sim em dias. Sinais claros das possibilidades da biotecnologia e das ciências da informação são evidentes. A compreensão dos sistemas produtivos se amplia com uma visão interdisciplinar. A essencialidade do domínio de um conhecimento mínimo em tecnologia da informação.

O desafio, complexo, de certa maneira imprevisível, são os eventos climáticos. Não se discute mais que virão, mas quando e quanto. A previsão é de um futuro caracterizado por temperaturas crescentes, maior aridez e eventos climáticos mais extremos, como secas e inundações. As projeções indicam que essas mudanças se intensificarão ao longo do tempo. A produção agrícola foi resiliente, fornecendo ao mundo, onde o Brasil é relevante, o alimento para a população. Rendimentos são altamente dependentes do clima. Temperaturas excessivamente altas podem levar a dias de crescimento prejudiciais, e a precipitação reduzida pode resultar em até menos água subterrânea disponível para irrigação. Está aqui hoje o grande desafio do setor. Não me arrisco a opinar sobre a indústria.

Não acredito, porém, que esteja em um plano safra de crédito. Pedro de Camargo Neto foi presidente da Sociedade Rural Brasileira e secretário do Ministério da Agricultura e Pecuária.

Pedro de Camargo Neto foi presidente da Sociedade Rural Brasileira e secretário do Ministério da Agricultura e Pecuária.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 31/07/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EDITAL DA TRANSPETRO É PASSO IMPORTANTE E SETOR TEM DESAFIOS, APONTAM ESTALEIROS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 31/07/2024 - 20:46



Arquivo/Divulgação

Construtores navais destacam necessidade de quantidade e previsibilidade de projetos para que setor ganhe competitividade para concorrências. Empresas veem boas oportunidades em projetos de O&G e em segmentos da navegação

Representantes de estaleiros nacionais de grande porte ainda não confirmam participação na licitação da Transpetro para contratação de navios classe Handy, lançada no começo de julho. Quatro dos principais

players desse segmento ouvidos pela Portos e Navios afirmam que estudam o edital, o qual consideram um passo importante para a retomada da construção naval no país. Eles se consideram prontos em termos de infraestrutura para construir novas embarcações, mas reconhecem que existem muitas variáveis para alcançar o objetivo, já que trata-se de uma concorrência internacional. Entre os desafios para novas contratações em instalações no Brasil estão a necessidade de uma quantidade maior de encomendas, com uma previsibilidade que possibilite atingir níveis altos de produtividade.

Os estaleiros entendem que, apesar de uma demanda ainda incipiente, houve sinalizações importantes, tanto da Transpetro, prevendo novos editais para renovação de sua frota, quanto da Petrobras, nos bids para contratação de barcos de apoio marítimo, segmento que vem apresentando

aquecimento há cerca de dois anos. Além das duas empresas, que seguem como maiores contratantes da indústria, os construtores navais olham para outras oportunidades ligadas ao setor de petróleo e gás, incluindo FPSOs e módulos, como também para outros segmentos da navegação.

O Estaleiro Atlântico Sul (PE) considera a licitação da Transpetro um passo importante, com possibilidade de as empresas nacionais competirem, apesar de se tratar de uma licitação internacional. O EAS também destaca que a Petrobras lançou, anteriormente, um edital para afretamento de 12 embarcações de apoio offshore, que devem ser de bandeira brasileira.

O CEO do EAS, Roberto Brisolla, disse que a licitação aberta pela Transpetro para a construção de quatro embarcações é, possivelmente, a notícia de maior repercussão no segmento. Brisolla, porém, chamou a atenção que retomar e manter a indústria naval depende de uma demanda constante com maior previsibilidade, que viabilize atrair investimentos de longo prazo e que possibilite a consolidação de uma indústria nacional competitiva, com índice de produtividade internacional.

O Estaleiro Mauá (RJ) também demonstra otimismo com a abertura da primeira licitação pela Transpetro, para a qual enxerga um potencial novo ciclo de encomendas para estaleiros no Brasil. “Nossa expectativa é que o processo efetivamente ocorra dentro do país e esperamos que um estaleiro brasileiro seja selecionado para executar o projeto. Estamos prontos para contribuir com nossa expertise e capacidade técnica para atender às necessidades desse importante processo para o setor naval nacional”, disse o diretor comercial do Mauá, Arialdo Félix.

Para a Ecovix, as encomendas já postas ainda estão muito aquém da capacidade dos estaleiros brasileiros. A avaliação da empresa, proprietária do Estaleiro Rio Grande (ERG), é que Petrobras e Transpetro continuam sendo as maiores contratantes, mas a demanda pode ser maior. O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, acredita que, pelo discurso da Transpetro, os segmentos de embarcações com mais potencial para uma eventual retomada da construção de projetos navais no Brasil serão os navios utilizados para o aumento da frota da companhia.

“Não está claro ainda qual o tipo, mas o mercado comenta sobre uma série de navios gaseiros”, comentou. O diretor operacional contou que a Ecovix ainda estuda o edital e respectivos documentos da licitação da Transpetro. “Há muitas variáveis que precisamos avaliar para definir a estratégia mais competitiva, já que é uma concorrência internacional”, pontuou Ávila.

Ele afirmou que o ERG está pronto para novas obras e encomendas. Ávila entende que, com relação à construção de cascos, o atingimento dos índices de produtividade que o estaleiro tinha em 2016 será difícil de ser alcançado nos próximos dois anos. A avaliação é que é preciso retreinar a mão de obra experiente que o estaleiro conseguiu captar no mercado e treinar novos profissionais, o que leva tempo. “Isso afeta diretamente a competitividade dos primeiros projetos, mas é algo que teremos que enfrentar. Do ponto de vista da infraestrutura, o estaleiro está pronto. Caso o projeto seja de construção/integração de módulos, há mão de obra treinada e disponível na região”, analisou.

Félix, do Estaleiro Mauá, reconhece que a interrupção de encomendas nos últimos anos representa a perda de experiência e transmissão de conhecimento para geração mais nova. Ele ressaltou que muitos profissionais se aposentaram, mas que o Mauá conseguiu, apesar de toda dificuldade, manter o mínimo necessário desta mão de obra qualificada. “Temos a estrutura fabril necessária para o que temos construído com os nossos clientes. O mais importante é certificar de maneira realista as ações no sentido de prestigiar a indústria nacional. A geração de inúmeros empregos estáveis é o mais importante”, afirmou.

Na avaliação do Mauá, os segmentos com maior potencial para uma eventual retomada da construção de projetos navais de maior porte no Brasil incluem a construção de PSVs (transporte de suprimentos), navios e FPSOs/módulos. O estaleiro enxerga que esses segmentos representam diversas oportunidades dentro da indústria naval, cada um contribuindo de maneira única para o desenvolvimento e crescimento econômico do país.



O Estaleiro Enseada (BA) também tem sentido um reaquecimento das demandas relacionadas a esse mercado, mas que ainda não foram convertidas em novas contratações. “O Enseada está pronto para retomar suas atividades. Embora não se possa ignorar os efeitos negativos causados pelo longo período de baixa demanda, que afetou a maior parte dos estaleiros brasileiros, temos convicção de que esta retomada, se executada de forma planejada, será sustentável e bem-sucedida”, analisou o CEO do Enseada, Ricardo Ricardi.

Ricardi acrescentou que o Enseada segue avaliando todas as oportunidades do mercado, mas que ainda não definiu se participará do processo recém-lançado da licitação da Transpetro. Na visão do Enseada, o Brasil tem uma grande variedade de estaleiros, de tamanhos e características diferentes, que têm potencial para atender às mais diversas demandas, desde embarcações de menor porte e complexidade até módulos de FPSOs.

Brisolla, do EAS, revela que o estaleiro recebeu consultas de afretadores para construção de módulos de plataformas e embarcações de apoio originadas pela Petrobras, e também de empresas privadas para construção de comboios articulados para transporte de contêineres (ATBs). Ele observa que os planos de exploração e produção da Petrobras demandam novos FPSOs, módulos e navios de apoio que apresentam alto valor agregado.

A avaliação do EAS é que o transporte de derivados na cabotagem também tem uma grande demanda, hoje atendido por afretamento de embarcações estrangeiras, que tende a crescer e pode vir a gerar oportunidades para estaleiros brasileiros. O CEO do EAS acrescentou que o emprego de comboios articulados no segmento de cabotagem também pode abrir uma nova frente, inclusive para estaleiros de médio porte. “São movimentos promissores, mas que requerem suporte no tocante a financiamento e garantias e uma solução para o endividamento ainda elevado dos estaleiros de grande porte, após a crise do setor”, analisou Brisolla.

Edital Transpetro

No começo de julho, a Transpetro anunciou o primeiro edital do programa de renovação e ampliação e renovação da frota da companhia (TP25), que prevê a construção de 25 navios no longo prazo. O primeiro certame tem como objetivo a aquisição de quatro navios de transporte de produtos claros de 15 mil TPB a 18 mil TPB (toneladas de porte bruto), classe Handy, para operações de cabotagem no litoral brasileiro. A abertura das propostas está prevista para o próximo dia 7 de outubro.

Na ocasião, o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) destacou, por meio de nota, que a indústria está pronta para operar e que os estaleiros contam com um parque instalado de nível mundial, com investimentos de modernização e construção recentes de novas plantas, além de recursos aplicados em gestão, governança e integridade.

No lançamento do edital, o presidente da Transpetro informou que, ao todo, serão quatro editais para construção de navios no Brasil, sendo que 16 navios já estão no plano estratégico da Petrobras (2024-2028), e que existe intenção de aprovar outros nove para o PE 2025-2029 da companhia. A diretoria da Transpetro considera que todos os estaleiros nacionais de grande porte estão aptos, desde que comprovem capacidade econômica e técnica. Caso contrário, o concorrente poderá ser desclassificado, conforme preveem as regras da licitação.

“Acredito que os estaleiros nacionais vão responder à nossa demanda porque estão, há muitos anos, sem ter encomendas e que teremos proposta não só de estaleiros nacionais como de internacionais porque, há muito tempo, não se tinha demanda”, comentou o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, durante coletiva de imprensa sobre o detalhamento do novo programa, na sede da empresa, no Rio de Janeiro (RJ).

O presidente da Transpetro ressaltou que a licitação seguiu integralmente as regras de governança e integridade do sistema Petrobras e que todos os estudos demonstram a economicidade favorável à aquisição dos novos navios frente ao afretamento de embarcações. No evento, Bacci enfatizou que a legislação não proíbe que estaleiros em recuperação judicial participem desses projetos, desde que comprovem a capacidade técnica e econômica. “Todos os estaleiros que cumprirem os requisitos

técnicos e econômicos da concorrência estão aptos para construir os navios que serão adquiridos”, reforçou Bacci.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2024

ARTIGO - BONS VENTOS PARA O SETOR PORTUÁRIO



O Governo Federal anunciou que pretende destravar investimentos no setor portuário por meio do programa Navegue Simples, tornando os processos de autorização de TUPs (Terminais de Uso Privado) menos criteriosos. A previsão é otimista para o mercado e promete a circulação de R\$ 5,4 bilhões em novos projetos, alavancando ainda mais um setor tão necessário e rentável para a nossa economia. O timing para o avanço é irretocável, visto que estamos quebrando recordes de cargas movimentadas em nossos portos e nos tornando cada vez mais relevantes.

Segundo dados do anuário estatístico da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), o setor portuário brasileiro movimentou 1,2 bilhão de toneladas de cargas em 2022, sendo a segunda maior da história do país. Deste total, 65% é proveniente dos Terminais de Uso Privado. Estes números nos dão uma dimensão da potência do mercado e o quanto ele ainda tem apetite para avançar. Atualmente, o país conta com 266 terminais privados, que geram mais de 47 mil empregos diretos e indiretos.

O cenário, sem sombra de dúvida, é otimista. De toda forma, gostaria de propor uma reflexão sobre alguns pontos também prioritários e que nos permitiriam avançar de forma ainda mais substancial. Pelo volume de cargas que operamos, sem dúvida, temos espaço para mais portos, mas a construção deles pode encontrar alguns obstáculos. O mercado portuário brasileiro possui uma complexidade enorme e alguns TUPs, por exemplo, têm a necessidade da combinação de negócios e operações para seguirem em frente.

Os gargalos logísticos ainda são grandes barreiras para o crescimento de operações comerciais em algumas regiões e a construção de uma agenda integrada que promova uma unidade maior entre os ministérios que cuidam das pastas que envolvem o setor (como, Portos, Rodovias e Ferrovias), estados e municípios, destravariam diversos conflitos porto – cidade. Uma operação portuária vai além da sua área ocupada diretamente e precisa de uma integração maior entre governos, cidades, autoridades portuárias e iniciativa privada para fluir de forma mais eficiente para todos.

Mesmo com tantos desafios, o setor segue pujante e com muitas oportunidades para diversos players do mercado. Como líder comercial de uma das empresas referência na construção de portos e terminais marítimos do país, vejo com bons olhos todo e qualquer incentivo gerado para que novos investimentos impulsionem o desenvolvimento social e econômico do país. Em outras palavras, acredito que o anúncio do governo nos permitiu avançar e colocar a chave em uma nova porta, que certamente abrirá outras, contribuindo até mesmo para a questão dos arrendamentos portuários. Estamos caminhando rumo a um imenso e promissor horizonte, mas o que encontraremos ao iniciarmos esta nova etapa depende de outros fatores para se tornar ainda mais exitoso.

Ralph Terra Ralph Terra é diretor Comercial da Carioca Engenharia

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2024

GRUPO DISLUB EQUADOR FORNECERÁ BUNKER NO PORTO DE SUAPE

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 31/07/2024 - 18:41



O Grupo Dislub Equador, do ramo de distribuição de combustíveis, começará suas atividades de bunker no Porto de Suape sob a marca GDE Marine a partir desta sexta-feira, dia 5 de agosto.

A nova operação envolve a entrega de VLSFO (bunker ultra low sulphur) através de barcas licenciadas e por "pipe-line" para navios que operam tanto no comércio de cabotagem quanto no longo curso. O combustível fornecido estará em conformidade com os padrões ISO 8217/2017 e as regulamentações MARPOL.

A GDE Marine controlará toda a cadeia logística, desde o armazenamento até as operações de barcas, oferecendo serviços que prezam pela segurança, confiabilidade e competitividade. Futuramente, a empresa planeja fornecer Marine Gasoil e está considerando a inclusão de biocombustíveis em suas operações.

A implementação das operações de bunker em Suape traz vantagens para a região Nordeste, como, por exemplo, um ponto estratégico para armadores e operadores logísticos, o que pode aumentar o fluxo de navios e a movimentação de cargas. Atualmente, o Porto de Suape movimenta cerca de 23 milhões de toneladas de cargas anualmente, sendo que aproximadamente 65% deste volume corresponde a operações de cabotagem. O porto recebe em média 100 navios de cabotagem por mês.

O Grupo Dislub Equador ainda não divulgou as estimativas de investimento no porto nem as previsões de vendas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2024

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SÃO FRANCISCO AUMENTA 16% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação Portos e logística 31/07/2024 - 18:42



Foto: Gustavo Ritto (Divulgação Porto de SFS)

O Porto de São Francisco do Sul movimentou 8,7 milhões de toneladas de mercadorias nos seis primeiros meses deste ano, um aumento de 16% em relação ao mesmo período de 2023, quando foram movimentadas 7,5 milhões de toneladas.

No primeiro semestre, 59% das cargas foram de exportação (5,1 milhões de toneladas), com a soja liderando (4 milhões de toneladas), seguida pelo milho (910 mil toneladas) e pela madeira (103 mil toneladas). A importação representou 41% das cargas (3,6 milhões de toneladas), com destaque para produtos siderúrgicos (1,9 milhão de toneladas) e fertilizantes (1,1 milhão de toneladas).

O porto recebe fertilizantes e exporta grãos no segmento do agronegócio. Em junho, a movimentação foi de 1,47 milhão de toneladas, um aumento de 16,5% em comparação com o mesmo mês de 2023 (1,26 milhão de toneladas). As exportações atingiram 832 mil toneladas (56%), impulsionadas principalmente pelo embarque de soja (802 mil toneladas). O aço (291 mil toneladas) e os fertilizantes (260 mil toneladas) foram as principais cargas importadas no mês, totalizando 644 mil toneladas (44% da movimentação total).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2024

HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ REGISTRA CRESCIMENTO DE 5,8% EM CARGA TRANSPORTADA

Da Redação Navegação 31/07/2024 - 18:43



Divulgação

No primeiro semestre deste ano, a Hidrovia Tietê-Paraná movimentou aproximadamente 974 mil toneladas de carga, um aumento de 5,8% em relação ao mesmo período de 2023, segundo balanço da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), por meio do Departamento Hidroviário (DH). A soja e o açúcar destacaram-se entre as cargas transportadas, com 786.927 toneladas de soja (81%) e 186.327 toneladas de cana-de-

açúcar (19%).

A hidrovia, que abrange 2,4 mil km de extensão, tem cerca de um terço de sua extensão (800 km) passando pelo estado de São Paulo. Os demais trechos estão distribuídos entre Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais.

As obras de ampliação da profundidade do canal de Nova Avanhandava, iniciadas no primeiro semestre de 2023, buscam melhorar a navegabilidade durante períodos de estiagem. Com um investimento de mais de R\$ 300 milhões, o projeto prevê o aprofundamento do canal em 3,5 metros ao longo de 16 quilômetros, facilitando a passagem de embarcações de grande porte mesmo quando o nível de água estiver baixo. A conclusão das obras está prevista para o primeiro semestre de 2026.

Em 2023, a hidrovia movimentou aproximadamente 2,5 milhões de toneladas de diversas cargas. Com a conclusão da ampliação, espera-se que esse volume aumente significativamente, podendo atingir 7 milhões de toneladas.

A hidrovia também proporciona turismo fluvial, com passeios de passageiros no canal de navegação, especialmente no município de Barra Bonita. Até junho deste ano, 36.516 passageiros foram transportados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2024

NAVALEX INTERNATIONAL INC. BUSCA NETWORKING NA NAVALSHORE 2024

Por Lorena Parrilha Teixeira Especial Navalshore 31/07/2024 - 18:39

Com mais de 10 anos de participação na feira, a empresa apresentará uma inovação tecnológica em iluminação entre os dias 20 e 22 de agosto, no Rio de Janeiro.

A Navalex International Inc., uma das principais empresas do setor naval, estará presente na edição 2024 da Navalshore. Representando as marcas Perko, Kobelt, ERL Commercial Marine Inc., Nabrico, Wintech Winches & Fairleads, Samson, Vetus Maxwell, entre outras, a empresa busca fortalecer relacionamentos existentes e explorar novas oportunidades de negócios durante o evento.

A participação da Navalex na feira tem como principal objetivo o networking. A empresa planeja reencontrar clientes atuais e expandir essas relações, além de estabelecer novos contatos e identificar potenciais clientes. A expectativa é também fomentar negociações e parcerias estratégicas, aproveitando a presença dos melhores players do mercado.

Para a Navalex, o setor naval brasileiro está em expansão, com novos projetos de estaleiros em andamento. A empresa considera a feira um facilitador para a conexão entre empresas e profissionais. Este ano, a Navalex investiu em pessoal e tecnologia. Entre os principais investimentos está a implementação do Oracle NetSuite, um software avançado de gerenciamento de negócios.



Na Navalshore 2024, a Navalex exibirá produtos de alta qualidade de suas marcas representadas. Um dos destaques será a nova linha de luzes LED para faróis de barco da Perko. A empresa participa da feira desde os tempos em que era conhecida como MarineTec, há aproximadamente 10 anos. Em todas as edições, a empresa atingiu suas metas, encontrando antigos clientes e conquistando novos, além de explorar novas oportunidades de negócios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2024

NAVALSHORE TERÁ RODADA DE NEGÓCIOS NOS DIAS 20 E 21 DE AGOSTO

Da Redação Especial Navalshore 31/07/2024 - 10:25



A Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima volta a realizar rodada de negócios, após várias edições sem este evento paralelo.

O encontro entre fornecedores e empresas com perfil contratante ocorrerá nos dois primeiros dias da Navalshore. O objetivo é proporcionar às empresas fornecedoras de produtos e serviços para o setor naval a oportunidade de uma entrevista presencial junto às empresas-âncora participantes.

As empresas participantes são: Transpetro, Estaleiro Enseada, Estaleiro São Miguel e Estaleiro Dock Brasil. As entrevistas durarão no máximo 15 minutos.

Para participar, o fornecedor deve fazer sua inscrição no site da Navalshore, onde solicitará o agendamento. É imprescindível que descreva suas atividades no formulário, pois a empresa-âncora escolhida poderá aceitar ou recusar a entrevista, a depender de seu interesse no perfil do proponente.

As inscrições serão feitas neste link . Após essa etapa, é aguardar a mensagem de retorno, após a apreciação da empresa-âncora.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2024



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: 31/07/2024