

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 111/2024
Data: 15/10/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	5
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL IDENTIFICARÁ RESÍDUOS NO CANAL DO PORTO DE SANTOS	5
AÇÚCAR E FERTILIZANTES BATEM RECORDE NOS PORTOS DO BRASIL	6
PORTO DE SUAPE TERÁ APORTE DE R\$ 123 MILHÕES	6
OBRAS DO VLT NO LITORAL DE SÃO PAULO TERMINAM NO FIM DO MÊS, GARANTE EMTU	7
ANTAQ ADOTA MEDIDAS EMERGENCIAIS PARA CONTER IMPACTO DA SECA NO AMAZONAS.....	7
PORTO DE SANTOS TEM INÍCIO DE CARREIRAS PROMISSORAS COM VENCEDORES DE REALITY SHOW	8
ASSOCIAÇÃO QUER AUMENTO DA CAPACIDADE DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS E LEIS MAIS FLEXÍVEIS	10
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	13
PORTOS - ZPE CEARÁ É 1º LUGAR DAS AMÉRICAS EM INOVAÇÃO EM PRÊMIO DO FINANCIAL TIMES	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	14
ANTAQ ADOTA MEDIDAS EMERGENCIAIS PARA AMENIZAR IMPACTOS DECORRENTES DA SECA NA REGIÃO NORTE.....	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	15
GOVERNO FEDERAL PREVÊ MAIS UM BERÇO DE ATRACAÇÃO NO LEILÃO DE UNIDADE NO PORTO DE SANTOS	15
AO LADO DO PRESIDENTE LULA, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ANUNCIA R\$ 47 MILHÕES PARA OBRAS DE SEGURANÇA NA PONTE NEWTON NAVARRO (RN)	16
TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CRIA FÓRUM PARA DEBATER MUDANÇAS NA AVIAÇÃO CIVIL	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	17
“NESTE ANO, VAMOS NOS APROXIMAR DOS R\$ 17 BILHÕES EM INVESTIMENTOS DIRETOS”, DECLARA RENAN FILHO DURANTE EVENTO INÉDITO DO DNIT	17
AVISO DE PAUTA - AO LADO DE LULA, RENAN FILHO ANUNCIA MELHORIAS QUE VÃO BENEFICIAR MAIS DE 1,5 MILHÃO DE MORADORES DO RIO GRANDE DO NORTE.....	18
PEDÁGIO ELETRÔNICO PREVÊ AUMENTO DA MOBILIDADE, SUSTENTABILIDADE E ECONOMIA PARA OS MOTORISTAS BRASILEIROS	19
PORTAL PORTO GENTE	20
PORTO DO AÇU VENCE PRÊMIO MUNDIAL DE SUSTENTABILIDADE DA ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE PORTOS	20
APS ADERE AO PACTO BRASIL PELA INTEGRIDADE EMPRESARIAL, DA CGU	21
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: AVANÇOS E DESAFIOS À VISTA.....	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – A FERROVIA, UM CAMINHO PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA BRASILEIRA	23
NACIONAL - HUB – CURTAS - RIO PARAGUAI ATINGE NÍVEL MAIS BAIXO JÁ MEDIDO	24
<i>Nível recorde</i>	24
<i>Risco à navegação</i>	24
<i>Concessão</i>	24
<i>Horário de verão 1</i>	24
<i>Horário de verão 2</i>	24
NACIONAL - GOVERNO APROVA NOVAS DIRETRIZES DE SUSTENTABILIDADE PARA PROJETOS DE INFRAESTRUTURA	24
NACIONAL - PRIMEIRA REUNIÃO DO NAVEGUE SIMPLES DEFINE PASSOS PARA MODERNIZAÇÃO	25
REGIÃO NORDESTE - MELHORIAS FORTALECEM CONEXÃO ENTRE PÓLOS DE PERNAMBUCO E BAHIA.....	26
REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO SE CONSOLIDA COMO LÍDER EM EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO	27
REGIÃO NORTE - DRAGA CHEGA AO AMAZONAS E DEVE AMENIZAR IMPACTOS DA SECA	28
REGIÃO NORDESTE - QUIXERAMOBIM OFICIALIZA DOAÇÃO DE TERRENO PARA CONSTRUÇÃO DE PORTO SECO	28
REGIÃO SUL - PARANÁ LANÇA ESTUDO PARA COMPLEXO RODOVIÁRIO NO LITORAL	29
PORTO DE SANTOS - APS ADERE AO PACTO BRASIL PELA INTEGRIDADE EMPRESARIAL, DA CGU	30
REGIÃO NORTE - ANTAQ ADOTA MEDIDAS EMERGENCIAIS PARA AMENIZAR IMPACTOS DA SECA	30
PEDÁGIO ELETRÔNICO GANHA NOVAS REGRAS E PRAZO AMPLIADO PARA PAGAMENTO	31
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	32
DP WORLD INAUGURA ESCRITÓRIO DE GERENCIAMENTO DE CARGA NO BRASIL	32
ANVISA APROVA NORMA SOBRE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA EM PORTOS E AEROPORTOS	33
APS ADERE AO PACTO BRASIL PELA INTEGRIDADE EMPRESARIAL, DA CGU	34
GOVERNO PRORROGA INCENTIVO À EXPORTAÇÃO PARA EMPRESAS DO RIO GRANDE DO SUL	35
PORTOS DO RS REGISTRAM MOVIMENTAÇÃO SUPERIOR A 30 MILHÕES DE TONELADAS EM 2024.....	36



CAE VAI DEBATER TRANSIÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA	37
DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR MARÍTIMO SERÁ DEBATIDA NA COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA	37
EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA.....	38
CRISE DA ENEL EM SÃO PAULO OPÕE MME E ANEEL.....	38
AVANÇA PROJETO DE GASODUTO DE HIDROGÊNIO VERDE CONECTANDO NORTE DA ÁFRICA À EUROPA.....	40
CRESCIMENTO DO BIOMETANO PASSA PELA CRIAÇÃO DE NOVAS DEMANDAS PARA O GÁS NATURAL, DEFENDE ABEGÁS	41
MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES INVESTE EM EMPRESA DE EXPLORAÇÃO DE HIDROGÊNIO NATURAL NOS EUA	42
BNDES APROVA R\$ 500 MILHÕES PARA FINANCIAR FÁBRICA DE eVTOL (CARRO VOADOR) EM SÃO PAULO	43
PETROBRAS INICIA OPERAÇÃO DO FPSO MARIA QUITÉRIA NO CAMPO DE JUBARTE.....	44
JORNAL O GLOBO – RJ.....	45
CHINESA GWM VAI INAUGURAR FÁBRICA EM SÃO PAULO EM MAIO E MONTAR CARROS 'PEÇA E PEÇA'	45
REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR ADIA CRONOGRAMA DE TRABALHO DA REGULAMENTAÇÃO	46
TEBET DIZ QUE 'CHEGOU A HORA' DE LEVAR A SÉRIO A REVISÃO ESTRUTURAL DE GASTOS DO BRASIL	47
CADE APROVA COMPRA DE 15% DA ANGLO AMERICAN BRASIL PELA VALE	48
'FREE-FLOW': ENTENDA AS NOVAS REGRAS PARA O PEDÁGIO ELETRÔNICO EM RODOVIAS DO PAÍS.....	48
CRÉDITO SEGUE COM EXPANSÃO EM CONCESSÕES E REDUÇÃO DE TAXAS, DIZ CAMPOS NETO.....	51
LULA SE REÚNE COM PRESIDENTES DOS PRINCIPAIS BANCOS DO PAÍS	52
CORTE DE GASTOS COMEÇARÁ COM REDUÇÃO DOS SUPERSALÁRIOS. VEJA OUTRA MEDIDAS	52
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	53
TÉCNICOS DA FAZENDA ALERTARAM PARA RISCO DE FRAUDE COM NOVO AUXÍLIO GÁS, ASSINADO POR HADDAD.....	53
CONSTRUÇÃO DE NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES EM SANTOS TEM PROJETO DEFINIDO E LEILÃO DEVE SER EM 2025	55
INFRAESTRUTURA DO SUDESTE É PÉSSIMA OU REGULAR PARA 36% DOS EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA, DIZ CNI.....	57
STF REALIZARÁ CONCILIAÇÃO SOBRE DISPUTA ENTRE J&F E PAPER EXCELLENCE PELA ELDORADO BRASIL	58
'MUITA GENTE ACHOU QUE NÃO DARIA, MAS A AGENDA LIBERAL ANDOU MUITO COM BOLSONARO', DIZ SACHSIDA	59
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
GERDAU E PORTO RENOVAM PATROCÍNIOS PARA O GP DE SÃO PAULO	69
AGENDA DO DIA: DISCURSOS DE DIRIGENTES DO FED; FGV DIVULGA MONITOR DO PIB.....	70
BRDESCO ASSET ESTREIA FUNDO DE INFRAESTRUTURA LISTADO	72
SUBDIÁRIA DA WILSON SONS CONTRATA CRÉDITO DE R\$ 149 MILHÕES COM BNDES	73
ESCALA DA ESPIONAGEM CHINESA ASSUSTA GOVERNOS OCIDENTAIS	73
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CRIA FÓRUM PARA TRATAR DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NA AVIAÇÃO CIVIL	76
INTERRUPÇÃO DO FLUXO DE NAVIOS NO RIO AMAZONAS PODE IR ATÉ JANEIRO.....	77
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	78
PETROBRAS PEDE MAIS PRAZO À ANP PARA EXPLORAR MARGEM EQUATORIAL	78
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	79
AFRMM GEROU R\$ 42 BILHÕES PARA ECONOMIA EM 15 ANOS, APONTA ESTUDO	79
HIDROVIAS PRECISAM SER MAIS RESILIENTES PARA ENFRENTAR DESAFIOS CLIMÁTICOS, DIZ SECRETÁRIO.....	80
INDÚSTRIA NAVAL REATIVA CAPACITAÇÃO DE PROFISSIONAIS PARA ATENDER DEMANDA CRESCENTE	82
GOVERNO PLANEJA LEILÃO DE ÁREA COM 4 BERÇOS PARA CONTÊINERES EM SANTOS.....	83
FPSO MARIA QUITÉRIA INICIA PRODUÇÃO NO CAMPO DE JUBARTE	83
LUIZ CÉSIO CAETANO ASSUMIU, NESTA SEGUNDA-FEIRA (14), A PRESIDÊNCIA DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (FIRJAN)	84
BNDES FINANCIARÁ 3 REBOCADORES AZIMUTAIS DA WILSON SONS.....	84
PETROBRAS LANÇA EDITAL DE CONTRATAÇÃO DA P-86, COM 20% DE CONTEÚDO LOCAL MÍNIMO.....	85
DRAGA HOPPER NORTE-AMERICANA INICIA SERVIÇO NO RIO AMAZONAS	86
JBS TERMINAIS INICIA OFICIALMENTE OPERAÇÕES NO PORTO DE ITAJAÍ.....	87
MOVIMENTAÇÃO DO TECON RIO GRANDE CRESCE QUASE 30% EM 9 MESES	87
PORTOS DO RS MOVIMENTARAM MAIS DE 30 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ SETEMBRO	88
TRANSPETRO CONTA COM MAIS DE 20 DRONES PARA OPERAÇÕES.....	89
APOIO MARÍTIMO PRECISARÁ DE ESTABILIDADE REGULATÓRIA PARA GARANTIR INVESTIMENTOS	89
VAZAMENTO DE ÓLEO EM SÃO SEBASTIÃO FOI CONTIDO NO MESMO DIA	90
SUAPE ENTRA NA 4ª FASE DE RECUPERAÇÃO DO MOLHE	91
APS ADERE AO PACTO BRASIL PELA INTEGRIDADE EMPRESARIAL.....	91
ANTAQ E GIZ FIRMAM ACORDO PARA FORTALECER RESILIÊNCIA CLIMÁTICA NOS PORTOS BRASILEIROS	92
NORSUL INICIA OPERAÇÃO DE STS BUNKERING NA BAÍA DE SÃO MARCOS.....	92
PORTO SÃO FRANCISCO DO SUL INVESTE R\$ 25 MILHÕES NA SEGURANÇA.....	93



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 111/2024
Página 4 de 94
Data: 15/10/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	93
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	93



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL IDENTIFICARÁ RESÍDUOS NO CANAL DO PORTO DE SANTOS

Aplicativo está sendo desenvolvido por startup e os primeiros testes deverão ocorrer em março de 2025

Por Bárbara Farias



Sistema de Inteligência Artificial (IA) fará gestão e monitoramento de resíduos no estuário. A ideia é a padronização da identificação, classificação e monitoramento dos resíduos (Arquivo/AT)

Resíduos sólidos e líquidos serão detectados e monitorados por meio de inteligência artificial (IA) no canal do Porto de Santos, no Canal de Bertioga e no Rio Cubatão a partir do ano que vem. O dispositivo tecnológico está sendo desenvolvido pela startup DataOverSeas e os primeiros testes deverão ocorrer ainda no primeiro trimestre.

A DataOverSeas venceu o 1º ESG Challenge 2024, propondo uma solução inovadora para monitoramento e identificação de resíduos no estuário. A competição tecnológica foi realizada pela Autoridade Portuária de Santos (APS) em parceria com a Fundação Parque Tecnológico de Santos no final de julho.

Para desenvolver o sistema, a startup ganhou uma bolsa de incubação no Parque Tecnológico por 12 meses no valor de R\$ 36 mil e constituiu um CNPJ. O prêmio foi destinado pela APS que terá o direito de uso dessa solução, mas o grupo terá a propriedade intelectual e o direito de comercialização.

Em nota, a APS explicou que a proposta é de “gestão e monitoramento de resíduos com uso de Inteligência Artificial (IA) no Porto de Santos. De forma simplificada, a ideia é a padronização da identificação, classificação e monitoramento dos resíduos, usando algoritmos de machine learning progressivos (sistemas de dados inteligentes), o que tornará a gestão de resíduos cada vez mais precisa e eficiente. A solução, uma vez desenvolvida, poderá ser usada não apenas no Porto de Santos, mas em qualquer terminal portuário do mundo”.

O sócio-fundador da DataOverSeas, Renato Marcio dos Santos, afirmou que a previsão é concluir o protótipo em março de 2025 e, a partir daí, iniciar os testes. “Nós faremos a coleta de dados e enviaremos os relatórios para a APS, para facilitar a gestão e a publicação das situações que envolvam os resíduos”, afirmou.

Santos explicou que “o aplicativo será de uso da comunidade portuária incluindo terminais, a APS e todos que diretamente tenham interesse no produto”, destacando que se trata de “um projeto pioneiro. Ainda não existe nada igual em nenhum porto do mundo”.

Já o presidente da Fundação Parque Tecnológico, Eduardo Bittencourt, disse que a instituição oferece a “estrutura para incubação” à startup. “Além de oferecermos salas de reuniões, coworking (escritório compartilhado) e auditório, a gente tem uma rede de especialistas que auxiliam em dúvidas do dia a dia, em abertura de oportunidades de mercado, contando com parceiros como o Sebrae por exemplo. O intuito é encurtar aprendizados para evitar erros de início de uma trajetória empreendedora”.

Bittencourt mencionou que o Parque Tecnológico tem “32 startups residentes, sendo seis focadas na economia azul (soluções para o mar, porto e turismo ecológico)”.

Sobre a relação Porto-Cidade, Bittencourt ressaltou que a Autoridade Portuária tem articulado a aproximação do Parque Tecnológicos e das startups às empresas portuárias, “que estão focadas em resolver os problemas operacionais do dia a dia”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/10/2024

AÇÚCAR E FERTILIZANTES BATEM RECORDE NOS PORTOS DO BRASIL

Em comparativo ao mesmo período do ano passado, o açúcar apresentou crescimento de 33,19% e o fertilizante teve alta de 28,97% no mês

Por ATribuna.com.br



Portos públicos: 44,63 milhões de toneladas de cargas em agosto (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A movimentação de açúcar e fertilizantes nos portos brasileiros bateram recorde no mês de agosto, atingindo a marca de 4 milhões e 4,65 milhões de toneladas, respectivamente. Em comparativo ao mesmo período do ano passado, o açúcar apresentou crescimento de 33,19% e o fertilizante teve alta de 28,97% no mês. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

divulgados na semana passada.

Durante o mês, foram movimentados 119,37 milhões de toneladas de cargas nos portos. No mesmo período de 2023 a movimentação atingiu 120,20 milhões de toneladas. No acumulado do ano, o aumento na movimentação foi de 3,41% (885 milhões) frente aos oito primeiros meses de 2023.

Contêineres

A movimentação de contêineres também teve a melhor marca para um mês de agosto, com 13,16 milhões de toneladas, aumento de 12,68% em comparação com o mesmo período do ano passado, representando 1,21 milhão de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés).

Somente os portos públicos movimentaram 44,63 milhões de toneladas de cargas em agosto de 2024. O número representa aumento de 9% em comparação com o mesmo período do ano anterior.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/10/2024

PORTO DE SUAPE TERÁ APOORTE DE R\$ 123 MILHÕES

Montante terá R\$ 50 milhões do Governo Federal e R\$ 73 milhões do Governo de Pernambuco

Por ATribuna.com.br



Entre janeiro e julho deste ano, Suape movimentou R\$ 14,5 bilhões, um aumento de 2,76% em relação ao mesmo período do ano passado (Rafael Medeiros/Governo de Pernambuco)

Começa nesta terça-feira (15) a quarta e última fase das obras de recuperação do molhe de abrigo do Porto de Suape, em Pernambuco. O investimento será de R\$ 123 milhões, com R\$ 50 milhões do Governo Federal e R\$ 73 milhões do Governo de Pernambuco.

A obra, que deve terminar apenas em 2028, tem como objetivo criar uma barreira de proteção contra a força das marés altas no porto externo. Para reforçar a estrutura do molhe, será feita a colocação de blocos de pedra que pesam até 12 toneladas.

O projeto vai recompor o prolongamento do molhe, que sofreu danos significativos ao longo dos anos, assegurando boas condições para a manobra e atracação de navios, além de minimizar a ação das ondas e correntes marítimas.

Entre janeiro e julho deste ano, Suape movimentou R\$ 14,5 bilhões, um aumento de 2,76% em relação ao mesmo período do ano passado. Esse crescimento foi impulsionado pela atuação de 83 empresas em 12 polos industriais, gerando cerca de 20 mil empregos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/10/2024

OBRAS DO VLT NO LITORAL DE SÃO PAULO TERMINAM NO FIM DO MÊS, GARANTE EMTU

Empresa afirma que a construção das estações também está em fase final

Por Victor Barreto



Testes do VLT seguem em andamento e, segundo a Emtu, têm apresentado bons resultados (Marcelo Luis/AT)

As obras do segundo trecho do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) em Santos devem terminar até o fim do mês. É o que afirma a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), do Governo Estadual, responsável pelos serviços.

O prazo para o término dos trabalhos, de acordo com a EMTU, coincide com a liberação do trecho interditado da Avenida Conselheiro Nébias entre as ruas Bittencourt e Amador Bueno, nos bairros Vila Nova e Paquetá.

As estações estão em fase final de acabamento, com instalação de vidros. Também estão sendo instalados bancos, lixeiras, painéis informativos e pintada sinalização de solo. A próxima etapa inclui a instalação de sistemas, portas de bloqueio e painéis eletrônicos.

Para moradores e comerciantes próximos, a expectativa é que o fim dos trabalhos ajude a sanar problemas. Na Rua Doutor Cochrane, no Paquetá, donos de imóveis afirmam que os serviços causaram rachaduras nas construções.

Testes

A fase de testes do VLT no novo trecho, da Conselheiro Nébias ao Valongo, prossegue em andamento. Os testes têm bons resultados, cita a EMTU.

No ano que vem, em mês não informado, a segunda linha começará a operar e deverá atender, diariamente, 35 mil pessoas. Com a junção das duas linhas, o VLT passará a ter percurso de 19,5 quilômetros, somando-se os oito quilômetros do novo trecho com os 11,5 da linha existente — entre as estações Barreiros, em São Vicente, e Porto, em Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/10/2024

ANTAQ ADOTA MEDIDAS EMERGENCIAIS PARA CONTER IMPACTO DA SECA NO AMAZONAS

Entre as iniciativas, está a concessão de autorização temporária para que a empresa que está com pedido de operação na região em análise inicie o serviço imediatamente

Por ATribuna.com.br

Nas últimas semanas, a redução do nível das águas do Rio Amazonas impactou o transporte de veículos e mercadorias na BR-319, fundamental para a circulação local (Divulgação)

Visando diminuir os gargalos na travessia Manaus - Careiro da Várzea, no Amazonas, ocasionados pela seca prolongada na região, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) implementou medidas emergenciais.

Entre as iniciativas, está a concessão de autorização temporária para que a empresa que está com pedido de operação na região em análise inicie o serviço imediatamente. Isso vai aumentar a oferta de balsas na travessia e diminuir o fluxo de veículos no local.

Outra medida adotada é a suspensão temporária dos efeitos da Resolução Antaq 5.773/2017, que limita a entrada de novos operadores até que seja comprovada a viabilidade operacional. A intenção é abrir espaço para que novas empresas solicitem autorização temporária para operar na travessia. A resolução foi criada para garantir a eficiência das operações, mas, diante da estiagem, a aplicação impede uma resposta rápida.

Nas últimas semanas, a redução do nível das águas do Rio Amazonas impactou o transporte de veículos e mercadorias na BR-319, fundamental para a circulação local. O acúmulo de veículos e a interrupção no abastecimento de itens essenciais agravaram a situação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/10/2024

PORTO DE SANTOS TEM INÍCIO DE CARREIRAS PROMISSORAS COM VENCEDORES DE REALITY SHOW

Campeões do reality Porto - O Desafio ganham empregos para fazer história no cais santista
Por Ted Sartori



Grupo Rotterdam venceu de Porto - O Desafio, realizado pelo Grupo Tribuna. Final emocionante do programa foi ao ar neste sábado (12), na TV Tribuna (Alexsander Ferraz/AT)

O grupo Rotterdam venceu a quarta edição do reality Porto - O Desafio, realizado pelo Grupo Tribuna. Na final, que foi ao ar neste sábado (12) na TV Tribuna, levou a melhor o quarteto formado por Érica Barbosa Schmidt, Vinícius Lima de Souza, Daniel Pereira Guarani Cirineu e Thayane da Silva Vitorino. Assim como no ano passado, seis empregos foram oferecidos,

reforçando a vocação do projeto.

“Foi uma temporada riquíssima. Posso até me arriscar a dizer que foi uma das temporadas de mais alto nível que tivemos até hoje, com todos os participantes bem preparados, entendendo o desafio e, principalmente, envolvidos com a dinâmica do programa”, afirma o apresentador e consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

Com a orientação de mentores (profissionais especializados e indicados pela UniSantos), todos participaram de uma série de atividades, como reuniões, trabalhos e processos para apresentar soluções ao desafio do reality: a internacionalização do Porto de Santos.

A ideia foi desenvolver, mostrar e comunicar para o mundo todos os serviços que são realizados no maior complexo portuário do Hemisfério Sul. “Todos os participantes se destacaram nessa temporada, no meu entendimento. Cada um, por meio de suas habilidades, conseguiu se destacar e a decisão ficou na mão dos executivos”, comenta Maxwell.

Foi necessária quase uma hora para decidir o melhor grupo. “Os três projetos estavam muito bem estruturados e a decisão foi bem difícil de ser tomada. O projeto vencedor foi contemplado nos detalhes, assim como é a vida profissional. Precisamos estar preparados e sempre atualizados, entendendo que, no universo competitivo que vivemos atualmente, um pequeno detalhe faz toda a diferença”, afirma o apresentador.



A quarta edição do reality Porto - O Desafio, foi realizado pelo Grupo Tribuna. Na final, que foi ao ar neste sábado (12) na TV Tribuna, quem levou a melhor o quarteto formado por Érica Barbosa Schmidt, Vinícius Lima de Souza, Daniel Pereira Guarani Cirineu e Thayane da Silva Vitorino (Alexsander Ferraz/AT)

Premiações

Três dos seis empregos oferecidos nesta edição do reality foram para integrantes do Grupo Rotterdam. Os quatro componentes ganharam cursos de pós-graduação e de idiomas na UniSantos.

Vinícius Lima de Souza, primeiro colocado no individual, foi admitido na Transtec World. Além disso, recebeu um vale-compras de R\$ 2 mil no Miramar Shopping. Thayane da Silva Vitorino rumou para a mesma empresa. Já Érica Barbosa Schmidt está empregada no Grupo Gelog.

As três vagas restantes foram para Jessiane Machado Canuto (Grupo Gelog), do time Ashdod, Bianca Muniz e Mayara Alhessa dos Santos. As duas últimas pertenciam ao grupo Ulsan e foram admitidas pela Portocel.

Já Iury Oliveira Chavier e José Roberto da Silva Rocha, integrantes do grupo Ashdod, ganharam, cada um, vale-compras de R\$ 2 mil no Miramar Shopping.

“Entrego esse projeto muito realizado pela qualidade dos participantes e por toda a trajetória de cada um deles. Irei sempre afirmar que Porto - O Desafio é o único projeto inclusivo de verdade no setor portuário, tratando do principal pilar da relação do Porto com a Cidade, que é o emprego. Na primeira edição, três foram empregados. Na segunda, quatro, na terceira, seis e, agora, novamente seis. O programa entregou 19 profissionais para o Porto de Santos. Ganham a Cidade, o Porto e os participantes”, comemora Maxwell Rodrigues.

A edição de 2024 do reality portuário foi composta por seis episódios, que foram transmitidos pela TV Tribuna e estão disponíveis no Globoplay: bit.ly/3YIlfRn.

Porto – O Desafio 2024 é uma realização do Grupo Tribuna, patrocinado pelo Grupo Gelog, Transtec World e Portocel e com apoio da Universidade Católica de Santos (UniSantos) e do Grupo Incatep.

Executivos elogiam programa

Os executivos envolvidos na avaliação dos projetos saíram extremamente satisfeitos da quarta edição do reality Porto - O Desafio, certos de que a missão foi cumprida.

O diretor do Grupo Gelog, Blancher Sanches Sousa, destacou a geração de empregos. “O programa mostra as particularidades do Porto, suas atividades, quais são as funções e os empregos que existem à disposição. A produção está cada vez melhor e completa, com muita qualidade”, descreve.

O gerente executivo de operações portuárias da Portocel, Alexandre Billot Mori, não escondeu a alegria da empresa em contribuir para tudo isso. “O Porto - O Desafio é um programa voltado para desenvolver pessoas. Para crescer, o setor portuário precisa de pessoas qualificadas e com vontade de fazer a diferença na área”, afirma.

Diretor da Transtec World, Rogério Oliveira lembrou do condão do reality de quebrar paradigmas relacionados ao mercado de trabalho no setor portuário.

“Ele atinge e traz cada vez mais pessoas interessadas em conhecer este mercado, aproximando ainda mais a população do Porto e das atividades correlatas, demonstrando a relevância na economia local, regional, nacional e internacional”, explica.

Mentor avalia motivo do sucesso de equipe vencedora

Mentor do grupo Rotterdam, o coordenador do curso de Relações Internacionais da UniSantos, Fabiano Lourenço de Menezes, detalhou o que foi criado no projeto vitorioso, desde a análise do problema até a solução.

“Como time, concordamos que a solução seria um projeto de internacionalização do Porto de Santos. Identificamos que, embora o Porto fosse o maior do Brasil e com um relacionamento envolvendo cerca de 200 países, ele não tem um projeto assim”, afirma.

Depois desse entendimento, contou Menezes, o grupo trabalhou no desenvolvimento de uma etapa de internacionalização, que foi a participação em feiras internacionais.

“A equipe identificou quais são os eventos mais estratégicos e o custo completo para a execução da proposta. O grupo apresentou uma solução viável para o problema apresentado, podendo ser aplicada imediatamente”, completa.

Diferencial

Menezes acredita que o diferencial do time vitorioso foi o alinhamento entre os participantes no trabalho em equipe.

“Embora tenha existido uma disputa individual, desde o início da mentoria foi colocado que o objetivo era a entrega como equipe. E se isso fosse feito como equipe, cada um teria o seu destaque individual”, analisa o profissional.

Menezes também elogiou o trabalho dos mentores dos outros times, que acabou, de certa forma, sendo conjunto. “Embora cada um tivesse o seu grupo, no feedback dos projetos antes da final, todos os mentores puderam contribuir para todas as iniciativas, o que foi muito rico para os participantes e para nós, mentores, ajudá-los a melhorar os projetos”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 13/10/2024*

ASSOCIAÇÃO QUER AUMENTO DA CAPACIDADE DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS E LEIS MAIS FLEXÍVEIS

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados completa 35 anos como importante representante do setor portuário

Por Bárbara Farias



Associação representa hoje os interesses de 47 empresas associadas, distribuídas em todo o Brasil, sendo que a maior parte delas atua no Porto de Santos, o principal do País (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

Uma legislação mais flexível, com segurança jurídica e menos burocracia. Essa é uma das principais lutas da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), que completa 35 anos no próximo dia 25. A entidade também busca constantemente o avanço na simplificação da entrada e saída de mercadorias nas áreas alfandegadas e o aumento da capacidade para cargas no Porto de Santos.

A associação representa os interesses de 47 empresas associadas, distribuídas em portos de todo o Brasil e no Aeroporto do Rio de Janeiro (RJ), sendo que a maior parte delas atua no Porto de Santos, a principal porta de comércio exterior do País.

“(Nosso papel é) discutir com autoridades municipais, estaduais e federais questões relativas a normas, fiscalizações, evolução do marco regulatório e do processo aduaneiro. Eventualmente, fazer alguma defesa jurídica de uma causa que esteja impactando a operação, como debater sobre o IPTU nas áreas portuárias com a Prefeitura”, explica Bayard Umbuzeiro (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)



O presidente da Abtra, Bayard Freitas Umbuzeiro Filho, explica que as companhias associadas englobam instalações portuárias e recintos alfandegados focados na movimentação e armazenagem de contêineres, cargas soltas e granéis.

“Em 1989, a entidade foi criada com o nome Associação Brasileira de Terminais Retroportuários Alfandegados. Em 1996, com a entrada dos operadores portuários, foi rebatizada para Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)”.

Bayard Umbuzeiro explicou que a associação foi organizada para tratar dos interesses comuns de seus associados. “Discutir com as autoridades municipais, estaduais e federais questões relativas a normas, fiscalizações, evolução do marco regulatório e do processo aduaneiro. Eventualmente, fazer alguma defesa jurídica de uma causa que esteja impactando a operação, como, por exemplo, debater sobre o IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) nas áreas portuárias com a Prefeitura”.



“Os processos de comércio exterior estão sofrendo uma grande evolução nesse sentido, de aceleração da passagem das cargas pelas áreas alfandegadas. Isso vale para qualquer recinto alfandegado, que são portos, aeroportos, fronteiras terrestres, áreas portuárias e retroportuárias”, afirma Angelino Caputo (Matheus Tagé/Arquivo AT)

Pioneira

O diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo, destaca que a associação foi pioneira na criação do sistema de trânsito aduaneiro, em parceria com o setor público. “No controle da retirada de contêineres, desde a área de operação até os recintos alfandegados. Isso foi oferecido pelos próprios associados”.

Caputo acrescenta que a Abtra implementou sistemas tecnológicos de apoio que auxiliam órgãos governamentais de fiscalização no controle de operações. Os dados são fornecidos aos sistemas pelas empresas e os órgãos públicos acessam as informações.

“A comunidade portuária da Abtra usa a mesma plataforma tecnológica para movimentar e controlar a inspeção das cargas com a participação dos entes privados. É feito um rateio sem lucro qualquer, destinado à associação, ou seja, os próprios associados são os donos dos sistemas e os órgãos públicos usam sem custo algum”, detalha o diretor-executivo.

Sobre o maior desafio para a Abtra, atualmente, ele afirma que é a adequação à desburocratização, pois “os processos de comércio exterior estão sofrendo uma grande evolução nesse sentido, de aceleração da passagem das cargas pelas áreas alfandegadas. Isso vale para qualquer recinto alfandegado, que são portos, aeroportos, fronteiras terrestres, áreas portuárias e retroportuárias”.



O diretor-executivo pontua que a entidade colabora com os órgãos públicos na implantação do Portal Único de Comércio Exterior e levando as necessidades práticas da operação dos recintos. “Para que não saia uma norma que não leve em consideração os efeitos da vida real”.

Segundo Caputo, a entidade tem orientado sobre novos modelos de negócios que devem surgir com a implantação, no Brasil, do acordo mundial de facilitação do comércio, o Acordo de Bali. Ele foi definido em 2013 e é coordenado pela Organização Mundial do Comércio (OMC).

Atuação

A Abtra é filiada à Confederação Nacional do Transporte (CNT), com convênio celebrado em 2019. Além disso, a associação se diferencia das demais entidades do setor pela especialização na discussão das questões relativas ao despacho aduaneiro e à anuência das cargas nos portos.

Para isso, mantém relacionamento com os órgãos anuentes do comércio exterior, como Receita Federal, Ministério da Agricultura/Vigiagro, Anvisa e Ibama. Em parceria com esses órgãos públicos, a Abtra busca soluções tecnológicas para agilizar o fluxo logístico do comércio exterior brasileiro.

Entidade acompanha a revisão da Lei dos Portos

A Abtra integra a coalizão das associações representativas do setor privado que encaminhou uma proposta única à Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos).

“A proposta coletiva da coalizão engloba a revisão do modelo do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), mais deliberativo, a descentralização das competências para as autoridades locais e liberdade econômica para que o privado tenha menos intervenção de órgãos reguladores que, às vezes, é exagerada”, elenca o diretor-executivo da associação, Angelino Caputo

A Ceportos apresentará e votará o anteprojeto de lei do novo marco legal portuário no próximo dia 23, na Câmara dos Deputados, em Brasília. A proposta final será encaminhada ao presidente do Legislativo, deputado federal Arthur Lira (PP-AL).

Caso o projeto de lei seja aprovado no Congresso Nacional e a lei sancionada pelo Governo Federal, a Lei dos Portos atua será revogada.

Capacidade

Caputo diz que a expansão da armazenagem pode esperar um pouco mais “considerando a aceleração do fluxo de cargas”, mas “o aumento da capacidade de movimentação é necessário e urgente, seja por adensamento das áreas dos terminais que já existem, seja pela licitação de um novo terminal”.

STS10

Quanto à área do STS10, originalmente um terminal de contêineres no cais do Saboó a ser licitado, o diretor-executivo ressalta que a Abtra apoia a expansão e que discutiu apenas “aspectos concorrenciais, de quem poderia participar dessa licitação”.

Angelino Caputo reiterou que a associação não se opõe ao modelo que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) já definiu e afirma que agora é “o momento correto para fazer licitação”, devido à necessidade do aumento de capacidade “para que não haja formação de filas e perdas de cargas do Porto de Santos para outros portos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/10/2024

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PORTOS - ZPE CEARÁ É 1º LUGAR DAS AMÉRICAS EM INOVAÇÃO EM PRÊMIO DO FINANCIAL TIMES

A ZPE Ceará obteve ainda o status de “altamente recomendada” em “Zonas Sustentáveis” e posicionou-se entre as dez melhores zonas francas avaliadas no fDi’s Global Free Zones of the Year. *Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br*



A revista do Financial Times classificou a ZPE Ceará como um exemplo em meio aos centros que farão a transição dos combustíveis fósseis para tecnologias de baixo carbono. Foto: Ascom ZPE Ceará/Divulgação

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) Ceará recebeu destaque no fDi’s Global Free Zones of the Year, um prêmio que reconhece as zonas francas mais relevantes para investidores no mundo. Na edição de 2024, a ZPE Ceará conquistou o primeiro

lugar nas Américas na categoria “Zonas de Inovação” e obteve o status de “altamente recomendada” em “Zonas Sustentáveis”.

Além desses prêmios, a ZPE Ceará posicionou-se entre as dez melhores zonas francas avaliadas, ocupando o 8º lugar global na lista divulgada anualmente pela fDi Magazine, vinculada ao respeitado periódico britânico Financial Times.

O diretor presidente da ZPE Ceará, Fábio Feijó, celebrou o reconhecimento. “Esse prêmio se dá pelos investimentos que o Governo Estadual faz e fez para promover as exportações e o nosso desenvolvimento econômico. Eles trazem confiança e credibilidade à ZPE Ceará, que inovou, por exemplo, deixando todos os nossos controles aferidos pela Receita Federal de forma automatizada e remota. Isso traz, para quem investe no Ceará, e principalmente na nossa ZPE, não só a segurança, mas também a agilidade em seus processos, seja na importação dos insumos, mas principalmente na exportação de seus produtos manufaturados.”

Diferenciais competitivos do ZPE Ceará

A revista do Financial Times ressaltou os diferenciais que elevaram a ZPE Ceará à vitória na categoria “Zonas de Inovação”, qualificando-a como um exemplo em meio aos centros que farão a transição dos combustíveis fósseis para tecnologias de baixo carbono. Sua localização estratégica próxima ao Porto do Pecém e infraestrutura dedicada resultaram em promessas de investimento de grandes empresas que buscam produzir hidrogênio usando eletricidade de fontes renováveis.

Na categoria “Zonas Sustentáveis”, a ZPE Ceará foi considerada “altamente recomendada” para investimentos. A fDi Magazine destacou a utilização de fontes de energia renovável e os esforços de descarbonização, com atenção especial ao projeto do Hub de Hidrogênio Verde. A publicação observou que essas ações devem favorecer novas parcerias.

Histórico de reconhecimentos

Nos últimos anos, a ZPE Ceará tem mantido uma posição de destaque nas premiações da fDi Magazine. Em 2022 e 2021, conquistou três menções honrosas em categorias como “Hidrogênio Verde”, “Aceleração na Adoção de Hidrogênio” e “Digitalização de Serviços”.

Em 2020, mesmo diante das dificuldades da pandemia, a ZPE Ceará recebeu prêmios em quatro categorias: Implantação de Tecnologia, “Conjunto de Talentos”, “Impulsionadores de Exportação” e “Desenvolvimento de Habilidades”.

De 2016 a 2018, a ZPE Ceará conquistou um total de 11 prêmios, coincidentemente com o início da produção da ArcelorMittal, antiga Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP).

*Com informações do Governo do Ceará

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 15/10/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ADOTA MEDIDAS EMERGENCIAIS PARA AMENIZAR IMPACTOS DECORRENTES DA SECA NA REGIÃO NORTE

Iniciativas vão diminuir os gargalos logísticos na travessia Manaus (AM) - Careiro da Várzea (AM)



Medidas emergenciais_v06.png

Brasília, 11/10/2024 - Visando diminuir os gargalos logísticos na travessia Manaus (AM) - Careiro da Várzea (AM) ocasionados pela seca prolongada na região, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) implementou medidas em caráter emergencial.

Além disso, a Agência participa de um gabinete de crise, em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Agência Brasileira de Inteligência (ABIN) e órgãos estaduais, com o objetivo de atuar de forma proativa com a adoção de medidas que mitiguem os impactos decorrentes da seca na região Norte.

Nas últimas semanas, a redução significativa do nível das águas do Rio Amazonas gerou gargalos logísticos, impactando diretamente o transporte de veículos e mercadorias na BR-319, fundamental para a circulação local. O acúmulo de veículos e a interrupção no abastecimento de itens essenciais, como alimentos e água, agravaram a situação, causando transtornos à população e prejuízos ao comércio.

Medidas excepcionais

Diante desse cenário, a ANTAQ, em articulação com o DNIT e outras autoridades competentes, tem implementado ações coordenadas para restabelecer o fluxo logístico na região.

Entre as iniciativas está a concessão de autorização temporária e emergencial para que a empresa, que está com pedido de operação na região em análise pela Agência - processo de relatoria do diretor Alber Vasconcelos -, inicie o serviço imediatamente. Isso vai aumentar a oferta de balsas na travessia e conseqüentemente diminuir o fluxo de veículos no local.

Outra medida adotada, pela Diretoria Colegiada da Agência, é a suspensão temporária dos efeitos da Resolução ANTAQ 5.773/2017, que limita a entrada de novos operadores até que seja comprovada a viabilidade operacional. Isso vai abrir espaço para que novas empresas que preencham os requisitos legais possam solicitar autorização temporária para operar na travessia.

Essa resolução foi implementada com o objetivo de garantir a segurança e a eficiência das operações na travessia de Manaus - Careiro da Várzea, porém, diante da estiagem, a aplicação rígida dessa limitação inviabiliza uma resposta rápida.

Tendo em vista a situação, para que as medidas propostas aconteçam de maneira célere e garantindo a segurança da navegação, está sendo feita uma articulação interinstitucional com o DNIT, a Capitania dos Portos e as autoridades estaduais e municipais.

A Agência entende a necessidade de adotar essas medidas de forma imediata e eficaz, nesse momento de estiagem e consequente redução do nível das águas, visto que a travessia de veículos e mercadorias é atividade essencial à economia da região e ao bem-estar da população.

A ANTAQ permanece em constante monitoramento da situação e manterá o diálogo aberto com as partes envolvidas, visando à adoção das melhores práticas para a superação dessa crise emergencial.

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: 15/10/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GOVERNO FEDERAL PREVÊ MAIS UM BERÇO DE ATRACAÇÃO NO LEILÃO DE UNIDADE NO PORTO DE SANTOS

Medida irá ampliar em 50% a capacidade de contêineres e inclui novo terminal de passageiros



Novo berço de atracação no Porto de Santos ampliará capacidade de contêineres em 50%

Após analisar diversas alternativas à concessão da unidade portuária STS10, no Porto de Santos, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) decidiu dar prosseguimento ao leilão da área destinada a contêineres. Recentemente, o ministério encaminhou ofício à Infra SA com as diretrizes para a concessão, que prevêem adaptações no modelo original proposto há cinco anos.

No modelo aprovado pelo MPor em alinhamento com a Casa Civil, serão quatro berços de atracação (o projeto original previa três berços), o que ampliará em 50% a capacidade de contêineres no maior porto do país. Santos, que hoje recebe 6 milhões de contêineres por ano, passará a ter capacidade para comportar 9 milhões de unidades.

Em relação ao terminal de passageiros, o Governo Federal analisará com a Infra SA a melhor modelagem para a operação, tendo em vista a importância do local que hoje recebe cerca de 1 milhão de cruzeiristas por ano. O novo terminal de passageiros, segundo o MPor, não deve interferir na operação da área de contêineres.

“É um projeto construído após muita análise, para que a gente pudesse encontrar a melhor solução para o Porto de Santos e para o país”, afirmou o ministro Sílvio Costa Filho. O modelo original, lembra o ministro, foi elaborado em um cenário de privatização do Porto de Santos, o que foi descartado pelo governo do presidente Lula.

“Estamos ampliando a capacidade de importação e exportação do maior porto brasileiro, garantindo melhoria na operação e tornando nossos produtos exportados ainda mais competitivos”, disse. Segundo Costa Filho, essa é uma proposta que se encaixa com o modelo de desenvolvimento que o país precisa e que está sendo implantado pelo presidente Lula.

As diretrizes do MPor para o STS10 foram definidas pela área técnica e o estudo ajustado deverá ser encaminhado para análise do Tribunal de Contas da União ainda este ano. A previsão é que o leilão da área ocorra em 2025.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 15/10/2024

AO LADO DO PRESIDENTE LULA, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ANUNCIA R\$ 47 MILHÕES PARA OBRAS DE SEGURANÇA NA PONTE NEWTON NAVARRO (RN)

Valores devem garantir mais segurança nas operações de aproximação das embarcações nos momentos de manobra

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anuncia nesta quarta-feira (16), em Natal, diversos investimentos para o Rio Grande do Norte. Na comitiva presidencial, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, apresenta investimentos de R\$ 47 milhões nas obras de construção dos Dolphins de Proteção dos Pilares do vão navegável da Ponte Newton Navarro, que fica sobre o Rio Potengi, na capital do Estado.

As obras serão feitas nos apoios 17 e 18 da ponte que dá acesso ao Porto de Natal, e visam garantir mais segurança nas operações de aproximação das embarcações nos momentos de manobra.

A assinatura do contrato para execução da construção será no mês de dezembro deste ano. As obras estão previstas para começar em janeiro de 2025 e devem ser concluídas em junho de 2026. A ação faz parte de uma parceria do Ministério de Portos e Aeroportos com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Credenciamento

A solicitação de credenciamento deve ser feita até as 12h do dia 16 de outubro de 2024 (horário de Brasília), pelo Sistema de Credenciamento no site do Palácio do Planalto. Os profissionais com credenciamento anual devem solicitar a participação. A retirada das credenciais será no local do evento, das 14h30 às 15h30. A orientação é de que cheguem com antecedência.

Serviço

O que: Ministro Silvio Costa Filho anuncia investimentos para obras na Ponte Newton Navarro

Quando: Quarta-feira, 16 de outubro

Horário: 16h

Onde: Palácio de Despachos da Lagoa Nova – Auditório.

Endereço: BR-101, Centro Administrativo, Lagoa Nova, Natal (RN)

Credenciamento: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/credenciamento-de-imprensa/cobertura-de-viagens/credenciamento-para-a-viagem-do-senhor-presidente-da-republica-a-cidade-de-natal-rn>

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

Data: 15/10/2024

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CRIA FÓRUM PARA DEBATER MUDANÇAS NA AVIAÇÃO CIVIL

Objetivo é promover o diálogo entre a pasta e entidades representativas do setor para viabilizar políticas efetivas de transição



Na portaria, está previsto um ano de funcionamento para o Fórum, período em que deverá ser produzido um relatório final para o Ministério de Portos e Aeroportos - Foto: Divulgação/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou uma portaria que permite a criação do Fórum de Transição Energética na Aviação Civil (Fotea). O objetivo é promover o diálogo e a colaboração institucional entre a pasta e entidades



representativas dos setores da aviação civil, de combustíveis e derivados e de logística de distribuição para promover a transição. A portaria foi publicada no Diário Oficial da União da última sexta-feira (11).

O Fórum tem como atribuições viabilizar a troca de informações, entre os setores público e privado, sobre políticas para a efetiva transição energética no setor de aviação civil, além de subsidiar o Ministério no desenvolvimento da cadeia de produção, distribuição e comercialização de Combustível Sustentável de Aviação (SAF, na sigla em inglês).

O Fotea deverá ainda ajudar na elaboração, implementação e avaliação de políticas públicas voltadas para a transição energética no setor, e será responsável por promover debates e apresentações de propostas prioritárias para o MPor.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a criação do Fórum mostra o quanto o governo brasileiro está empenhado em atingir as metas internacionais de redução das emissões de gases de efeito estufa. "O Brasil será o maior líder mundial da transição energética. Sem dúvida alguma, seremos um dos maiores exportadores do SAF. Vamos fortalecer o biocombustível, a sustentabilidade e a descarbonização. A agenda ambiental é uma prioridade do Governo Federal. O mundo quer investir, mas, sobretudo, quer produzir com sustentabilidade", ressaltou Costa Filho.

Na portaria, está previsto um ano de funcionamento para o Fórum. Nesse período, deverá ser produzido um relatório final que será enviado à Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos. Ele será composto por

Deverão compor o Fórum dois representantes da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, dois da Secretaria Nacional de Aviação Civil e dois da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), além de representantes de entidades dos setores da aviação civil.

Transição energética

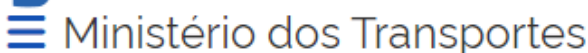
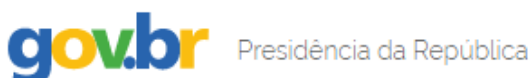
O Brasil lidera o programa mundial de descarbonização dos modais de transportes e mobilidade. Uma lei assinada recentemente pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva vai permitir um avanço significativo no incentivo à pesquisa, produção e uso de energia sustentável nos diferentes modais de transportes.

Com a nova lei, as políticas públicas do setor de transportes vão gerar investimentos de R\$ 260 bilhões para o país, evitando a emissão de mais de 705 milhões de toneladas de gás carbono (CO₂) até 2037.

Entre as ações que serão possíveis com a nova legislação está a implementação do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), que consiste em estabelecer metas de redução de emissões para as empresas aéreas domésticas. Esse plano deve ser cumprido pelas companhias por meio da utilização de SAF. O objetivo é tornar o modal aéreo mais sustentável, de modo a diminuir em 1%, até 2027, a emissão de gases de efeito estufa.

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

Data: 15/10/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

“NESTE ANO, VAMOS NOS APROXIMAR DOS R\$ 17 BILHÕES EM INVESTIMENTOS DIRETOS”, DECLARA RENAN FILHO DURANTE EVENTO INÉDITO DO DNIT

Ministro fez a abertura do 1º Encontro de Licitações e Contratos do DNIT, que discute as inovações e resultados da nova legislação sobre licitações



1º Encontro de Licitações e Contratos do DNIT reuniu autoridades e especialistas do departamento - FOTO: Marcio Ferreira/MT

Cerca de R\$14 bilhões investidos na execução de quase 250 licitações. Essa é a marca alcançada com as mudanças na Lei de Licitações, que facilitou o processo de execução de obras pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), autarquia fundamental vinculada ao Ministério dos Transportes.

“Nós estamos fortalecendo os investimentos públicos e ampliando as entregas. O Brasil está, ao mesmo tempo, com o maior volume de aportes em infraestrutura rodoviária, com a melhor qualidade da malha viária e com a melhor execução, tendo como base o cronograma físico e financeiro das obras, dos últimos anos”, declarou o ministro dos Transportes Renan Filho, durante a abertura do 1º Encontro de Licitações e Contratos, que aconteceu no auditório da sede do DNIT na manhã desta terça-feira (15). O ministro ainda descreveu o órgão como a “principal casa da engenharia nacional” e disse que sempre lutará pela valorização institucional do departamento.

“Acreditamos que, neste ano, vamos nos aproximar dos R\$ 17 bilhões em investimentos diretos do DNIT, o que significa que precisamos, cada vez mais, atuar com transparência, em conformidade com a legislação e com integridade. Por isso, o órgão fortalece suas entregas”, observou o comandante da pasta.

O diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão, lembrou dos resultados alcançados sob a luz da Lei nº 14.133. Foram quase três anos de implementação das práticas em todas as esferas do órgão, que conta com 26 superintendências espalhadas por todo o país. “É material suficiente para discutir o que a gente pretende com esse evento: alinhar com as nossas superintendências, analisar os desafios da nova lei e padronizar contratos e formas de licitar, trazendo qualidade à nossa contratação, para que tenhamos obras cada vez mais rápidas e eficientes. O nosso foco sempre é a entrega à sociedade”, reforçou o diretor.

O evento contou ainda com uma palestra do ministro Antônio Anastasia, do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre o futuro das contratações no setor público, além de uma oficina sobre o sistema de compras do Governo Federal, o compras.gov.br.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 15/10/2024

AVISO DE PAUTA - AO LADO DE LULA, RENAN FILHO ANUNCIA MELHORIAS QUE VÃO BENEFICIAR MAIS DE 1,5 MILHÃO DE MORADORES DO RIO GRANDE DO NORTE

Duplicação da BR-304 e obras na Reta Tabajara estão entre os anúncios; evento será nesta quarta (16), em Natal

O ministro Renan Filho anuncia nesta quarta-feira (16), ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, um pacote de obras no Rio Grande do Norte, que inclui novas melhorias na BR-304, entre Parnamirim e Macaíba, trecho conhecido como Reta Tabajara. A estrada é uma das vias mais importantes para o escoamento da produção do estado, conectando o Porto de Natal, o Aeroporto Internacional Aluizio Alves e as principais cidades potiguares.

Cerca de 1,5 milhão de habitantes serão beneficiados. O investimento, no valor de R\$ 45 milhões, contempla a construção de 4 viadutos e 2 pontes na Reta Tabajara e outras diversas ações em rodovias federais do estado. Somente neste ano o Ministério dos Transportes destinou cerca de R\$360 milhões para o avanço da infraestrutura no Rio Grande do Norte.

Participam ainda do evento a governadora do Rio Grande do Norte, Fátima Bezerra, e ministros de outras pastas, como Portos e Aeroportos, Cidades, Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome e também Educação.

Cobertura de imprensa

Os profissionais de imprensa interessados em cobrir o evento devem se credenciar até às 12h desta quarta (16) clicando aqui

SERVIÇO

O quê: Anúncio de obras no RN

Quando: quarta-feira (16), às 16h

Onde: Centro Administrativo do Rio Grande do Norte, Escola de Governo – Auditório, Lagoa Nova, em Natal (RN)

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

Data: 15/10/2024

PEDÁGIO ELETRÔNICO PREVÊ AUMENTO DA MOBILIDADE, SUSTENTABILIDADE E ECONOMIA PARA OS MOTORISTAS BRASILEIROS

Medida aprovada nesta segunda (14) pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) revê normas para este tipo de sistema



Conselho Nacional de Trânsito (Contran) aprova sistema de livre passagem (free flow) - Foto: Eduardo Cysne/MT

As tradicionais praças de pedágio tendem a ficar cada vez mais apenas na lembrança. O sistema de livre passagem (free flow), também chamado de pedágio eletrônico, deve ser implementado em breve nas rodovias de todo o país. A medida foi aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), na manhã desta segunda-feira (14).

“Espera-se um pedágio mais barato, justo e equânime, além da facilidade para o cidadão ter acesso a informações, simplificação de serviços e um ganho de mobilidade”, antecipa o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, sobre a implantação do novo sistema.

Com base nesta resolução do Contran será confeccionada uma portaria que vai guiar o novo modelo. E assim que esta portaria que trata do pedágio eletrônico for publicada no Diário Oficial da União (DOU), as concessionárias que operarem no novo modelo terão até 180 dias para atenderem aos requisitos.

Além disso, o novo modelo propicia maior justiça tarifária, pois permite o pagamento da tarifa de forma proporcional ao trecho percorrido, o que garante maior isonomia e economicidade aos usuários. As regras tarifárias bem como os locais de cobrança são definidos pelo órgão gestor da via.

Outra vantagem do modelo é a sustentabilidade, já que, com a dispensa de espera em praças de pedágio, haverá redução na emissão de carbono.

Facilidade

O documento prevê que os registros de passagem no sistema free flow, bem como a situação de pagamento das tarifas de pedágio, fiquem disponíveis no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT) e em outros canais de comunicação com os usuários que serão disponibilizados pelas próprias concessionárias.

De acordo com o secretário Nacional de Trânsito, até o fim do ano será publicada uma portaria orientando as empresas sobre os aspectos técnicos de pagamento e outros detalhes do sistema.

“A medida vai resolver diversos problemas que aconteceram em algumas implementações dessa tecnologia em alguns estados, endereçando várias situações que a gente colheu ao longo de todo o processo de consulta pública”, destaca o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro.

Fique pode dentro do novo Pedágio Eletrônico

Qual o novo prazo para o pagamento do pedágio eletrônico?

De acordo com a nova resolução, o prazo para o pagamento do pedágio eletrônico passa de 15 dias para 30 dias. Essa medida visa garantir uma maior tranquilidade para o cidadão efetuar o pagamento e evitar multas.

Como será o pagamento do pedágio eletrônico?

O pagamento poderá ser feito de duas maneiras: de forma automática ou avulsa. A primeira é por meio de um contrato prévio no qual pode ser cadastrado, por exemplo, um cartão de crédito para a cobrança automática. A segunda forma é pelos meios físicos e digitais disponibilizados, como totens de autoatendimento distribuídos na via, aplicativos e sites das concessionárias e pelos links de pagamento disponíveis na Carteira Digital de Trânsito.

Quais informações estarão disponíveis na Carteira Digital de Trânsito (CDT)?

A CDT, versão digital da CNH, vai concentrar as informações sobre o pedágio eletrônico de todas as rodovias brasileiras. No aplicativo o cidadão poderá verificar de forma rápida e transparente quais foram as passagens efetuadas por ele, onde e quando ocorreram, bem como o valor referente a cada uma delas. Também será possível acessar o link para efetuar os pagamentos dos pedágios e eventuais multas por evasão.

Haverá mudança no preço do pedágio?

A expectativa é que a substituição de uma praça de pedágio comum pelo pedágio eletrônico assegure a redução no valor do pedágio pago pelos motoristas, pois a cobrança passa a ser pelo trecho efetivamente usado.

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

Data: 15/10/2024



PORTAL PORTO GENTE

PORTO DO AÇU VENCE PRÊMIO MUNDIAL DE SUSTENTABILIDADE DA ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE PORTOS

Redação Portogente

Açu foi o único porto da América Latina a conquistar o IAPH Sustainability Awards 2024



O Porto do Açu conquistou nesta quarta-feira, 9 de outubro, o Prêmio Mundial de Sustentabilidade da Associação Internacional de Portos (IAPH, na sigla em inglês), na categoria infraestrutura. Os outros finalistas foram a Gladstone Ports Corporation (GPC), empresa que administra e opera o porto de Gladstone, na Austrália, e o Porto de Bilbao, na Espanha.

Na esquerda, Vinicius Patel, diretor de Administração Portuária do Porto do Açu, recebendo a premiação

O complexo porto-indústria brasileiro obteve o reconhecimento com o case do hub de hidrogênio e derivados de baixo carbono. O hub do Porto do Açu recebeu uma Licença Prévia inédita do Governo do Rio de Janeiro em janeiro deste ano.

O Açu foi o único porto da América Latina a conquistar o IAPH Sustainability Awards 2024, o mais importante reconhecimento mundial para as melhores práticas de sustentabilidade no setor portuário. A premiação foi realizada durante a Conferência Mundial de Portos da IAPH, em Hamburgo, na Alemanha.

"O projeto mostra nossa jornada para estabelecermos um hub de hidrogênio de baixo carbono no Sudeste brasileiro, destacando a importância estratégica dos portos na integração dos diversos componentes necessários para a descarbonização dos setores marítimo e portuário", ressalta Vinicius Patel, diretor de Administração Portuária do Porto do Açu.

O objetivo é desenvolver uma plataforma integrada de produção de hidrogênio renovável e de baixo carbono, ligada a unidades de produção de amônia e metanol. O hidrogênio produzido no Porto poderá ser exportado ou utilizado como insumo para futuros clusters industriais de produtos de baixo carbono a serem estabelecidos no Açu.

O hub foi planejado para garantir a viabilidade ambiental e social de um cluster de um milhão de metros quadrados com capacidade de 3,7 GW, integrado à infraestrutura portuária e às áreas industriais do Açu. Em agosto e setembro deste ano, o Porto do Açu assinou os dois primeiros contratos de reserva de área para o hub com as empresas Fuella AS e HIF Global, respectivamente.

O Açu é o maior complexo industrial portuário privado da América Latina, com disponibilidade de água de múltiplas fontes – um fator chave para projetos de hidrogênio – e infraestrutura de exportação. O empreendimento também está conectado ao Sistema Interligado Nacional (SIN) e pode desenvolver projetos 100% renováveis on-grid e off-grid, oferecendo energia certificada para atender às exigências da União Europeia.

Essa é a 4ª vez que o Porto do Açu conquista o Prêmio Mundial de Sustentabilidade da IAPH.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/10/2024

APS ADERE AO PACTO BRASIL PELA INTEGRIDADE EMPRESARIAL, DA CGU

Redação Portogente

Adesão é uma forma de viabilizar o objetivo estratégico da APS de consolidar a cultura interna de Governança e Integridade

A Autoridade Portuária de Santos (APS), empresa responsável pela infraestrutura pública do Porto de Santos, aderiu ao Pacto Brasil pela Integridade Empresarial, iniciativa da Controladoria-Geral da União (CGU), como empresa participante. A APS formalizou na semana passada a sua adesão.



De acordo com a CGU, o Pacto Brasil Pela Integridade Empresarial é uma iniciativa que estimula empresas que atuam no país a assumir, voluntariamente, compromisso público com a integridade empresarial.

A adesão ao Pacto Brasil é uma forma de viabilizar o objetivo estratégico da APS em consolidar a cultura interna de Governança e Integridade, de forma a intensificar a geração de valor para os nossos stakeholders, por meio da utilização das melhores práticas de mercado.

O Pacto Brasil pela Integridade Empresarial é um pacote de medidas que visam a proteção das empresas para evitar casos de fraudes e irregularidades por funcionários e parceiros.

Mais de 180 empresas e entidades já aderiram ao Pacto, como a Petrobras e a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). A APS é a primeira companhia docas a participar do programa.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/10/2024

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: AVANÇOS E DESAFIOS À VISTA

Editorial Portogente

A cidade é um espaço para facilitar interações entre pessoas.

Com o projeto original elaborado pela Dersa em 2014 e atualizado em 2023, o tão esperado Túnel Santos-Guarujá começa a tomar forma. A Cetesb já está analisando a viabilidade ambiental do EIA-RIMA apresentado, enquanto a Assembleia Legislativa do Est. de S.P. (Alesp) aprovou recentemente o projeto de lei que autoriza o Governo de São Paulo a firmar uma PPP (Parceria Público-Privada). A expectativa é que o edital seja lançado em março de 2025, com a licitação prevista para julho do mesmo ano.

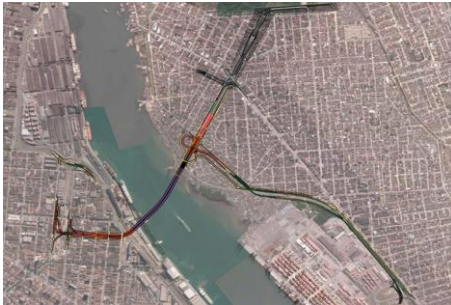


Foto: Reprodução

Veja mais: Fracasso no túnel submerso do Porto de Santos pode desabonar governo

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115769-fracasso-no-tunel-submerso-do-porto-de-santos-pode-desabonar-governo>

No entanto, o traçado escolhido transforma o sonho de integração regional em um pesadelo para alguns. As desapropriações previstas nos dois lados do canal colocam as famílias afetadas em uma situação de grande incerteza, com suas vidas sendo suspensas à espera de definições sobre o impacto da obra. Considerando que, há muito, sabe-se quanto a estrutura física influencia o comportamento humano.

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

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

Essas desapropriações trarão profundos impactos sociais, especialmente em uma cidade como Santos, onde o valor do solo é elevado. A necessidade de uma indenização justa se torna ainda mais crítica nesse contexto. Considerando a possibilidade de longas disputas judiciais, a decisão de não iniciar as obras antes de resolver essa questão é prudente.

Veja mais: O incerto túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116024-o-incerto-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Além do impacto social, é essencial avaliar com profundidade como os fluxos de veículos, caminhões e o VLT impactarão o trânsito nas ruas ao redor. A desvalorização imobiliária e a perda de qualidade de vida dos moradores são preocupações legítimas. A constante mudança nas decisões sobre o projeto aumenta ainda mais a insegurança de todos.

Veja mais: Um túnel para a população

<https://portogente.com.br/cais-das-letras/114755-um-tunel-para-a-populacao>

Embora a travessia atual por balsa já não seja suficiente para a dinâmica moderna entre Santos e Guarujá, é crucial que o projeto considere soluções que minimizem os impactos sociais e urbanos, de forma a garantir um progresso equilibrado e sustentável. Com soluções técnicas avançadas e justiça, levando em conta a interação das suas pessoas.



Veja mais: Câmara Municipal de Santos aprova moção de apoio ao túnel imerso para ligação seca

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114520-camara-municipal-de-santos-aprova-mocao-de-apoio-ao-tunel-imerso-para-ligacao-seca>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/10/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A FERROVIA, UM CAMINHO PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA BRASILEIRA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O diagnóstico apresentado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a situação da malha ferroviária brasileira é alarmante, mas também serve como um chamado à ação. A subutilização de uma infraestrutura tão estratégica para o desenvolvimento do País não pode ser mais tolerada. É preciso, portanto, que o Governo Federal, em parceria com a iniciativa privada, implemente medidas urgentes para revitalizar o setor ferroviário.

A conclusão do TCU – de que faltam políticas específicas para ampliar o uso das ferrovias e que é necessário estruturar melhor as ações e induzir a participação do setor privado – é incontestável. O Plano Nacional de Logística, ao prever um aumento significativo na participação das ferrovias na matriz de transporte, sinaliza a importância estratégica desse modal para o futuro do País.

A comparação com outros países, como os Estados Unidos, onde as ferrovias são amplamente utilizadas para o transporte de cargas, demonstra o potencial ainda não explorado do setor no Brasil. A maior eficiência das ferrovias em relação ao transporte rodoviário, em termos de capacidade de carga e menor impacto ambiental, as torna uma alternativa mais sustentável e econômica para o transporte de grandes volumes de carga.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, ao destacar a necessidade de investimentos em modernização e ampliação da malha ferroviária, demonstra compreender a complexidade do problema e a importância de uma solução de longo prazo. A proposta de renegociar concessões antecipadas para levantar recursos para novos projetos é um passo importante nesse sentido.

No entanto, é fundamental que o Governo Federal adote uma abordagem integrada e consistente para o desenvolvimento do setor ferroviário. Além de investir em novas infraestruturas, é preciso criar um ambiente regulatório mais favorável, simplificar os processos de licenciamento e garantir a segurança jurídica para os investimentos privados.

A participação do setor privado é fundamental para o sucesso dessa empreitada. As empresas privadas possuem a expertise e os recursos necessários para investir em projetos de grande porte e de longo prazo. Ao oferecer incentivos fiscais e simplificar os procedimentos para a obtenção de financiamento, o Governo pode atrair investimentos privados para o setor ferroviário, acelerando o processo de modernização e expansão da malha ferroviária.

Em conclusão, a revitalização do setor ferroviário brasileiro é um desafio urgente e complexo, mas também uma oportunidade única para o País. Ao investir em infraestrutura, modernizar a gestão e estimular a participação do setor privado, o Governo pode transformar as ferrovias em um dos pilares da logística brasileira, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do país. A decisão de agir agora é fundamental para garantir um futuro mais sustentável e próspero para as próximas gerações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024



NACIONAL - HUB – CURTAS - RIO PARAGUAI ATINGE NÍVEL MAIS BAIXO JÁ MEDIDO

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

NÍVEL RECORDE

O Rio Paraguai atingiu seu nível mais baixo já medido, 62 centímetros abaixo da cota de referência (5 metros de profundidade média), de acordo com o Serviço Geológico Brasileiro (SGB). A série de medições foi iniciada pela Marinha em 1900, no posto de Ladário, junto à cidade de Corumbá (MS), na fronteira com Porto Quijarro (Bolívia). A mínima anterior, de 1964, foi de 61 centímetros abaixo da cota.

RISCO À NAVEGAÇÃO

A atual situação do Rio Paraguai tem levado a Marinha a emitir uma série de alertas indicando a piora nas condições de navegação. Em um deles, informou a necessidade de precaução de segurança. “Em virtude do rígido regime de seca observado no Rio Paraguai e o consequente afloramento de bancos de areia e rochas, os navegantes devem redobrar a atenção, fazendo uso da carta náutica em vigor, atentando para o balizamento e mantendo uma velocidade segura.”

CONCESSÃO

O Rio Paraguai integra uma das seis hidrovias que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) pretende conceder à iniciativa privada de forma prioritária. A via de navegação corre pelos estados de Mato Grosso, onde nasce, e Mato Grosso do Sul, de onde segue para o Paraguai e a Argentina. Suas nascentes são alimentadas por águas que vêm da Amazônia, que também passa por seca histórica.

HORÁRIO DE VERÃO 1

O Ministério de Minas e Energia decidirá nessa terça-feira, dia 15, sobre adoção do horário de verão no Brasil ainda este ano. O ministro Alexandre Silveira vai se reunir com a equipe técnica no prédio da pasta em Brasília para definir a questão. Diante da urgência da decisão, Silveira reduziu em uma semana o período de férias e retornará ao trabalho nesta segunda-feira. “O resumo da ópera é que se houver risco energético, não interessa outro assunto a não ser fazer o horário de verão”, afirmou Silveira na última sexta-feira, em Roma, após participar como palestrante do último painel II Fórum Internacional Esfera.

HORÁRIO DE VERÃO 2

Segundo o ministro, “se não houver risco energético, aí é um custo-benefício que terei a tranquilidade, a serenidade e a coragem de decidir a favor do Brasil. E a favor do Brasil nem sempre quer dizer que vai economizar meio por cento, um por cento na conta de energia, porque qual impacto nos outros setores? Isso tem que ser um equilíbrio”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

NACIONAL - GOVERNO APROVA NOVAS DIRETRIZES DE SUSTENTABILIDADE PARA PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

Primeira reunião do Cosust firma acordo para fortalecer práticas sustentáveis em portos, aeroportos e transportes terrestres

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos e o Ministério de Transportes deram um passo importante em direção à sustentabilidade ao aprovar um novo conjunto de Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade. Essas diretrizes têm como objetivo promover políticas socioambientais que devem ser integradas ao planejamento e à execução de projetos de infraestrutura. O acordo foi formalizado na última quinta-feira (10), durante a primeira reunião do Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos (Cosust).



De acordo com Larissa Amorim, diretora de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, o comitê oferece uma oportunidade essencial para a troca de ideias e a disseminação de boas práticas e inovações tecnológicas voltadas para uma infraestrutura mais sustentável. “O Ministério dos Portos está promovendo uma pesquisa para avaliar o desempenho das empresas em relação à sustentabilidade e à responsabilidade social e corporativa”, afirmou Amorim. No entendimento do Ministério, a pesquisa é um passo importante para compreender como as empresas estão implementando práticas sustentáveis em seus projetos e operações.

Cloves Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, enfatizou que as diretrizes foram fruto de uma construção colaborativa e amplamente discutida entre os diversos stakeholders envolvidos. “Além de consultarmos outros órgãos, realizamos oficinas internas para afinar o conteúdo. O tema não é mais opção. É fundamental para projetos de infraestrutura do país”, explicou Benevides. Essa abordagem colaborativa é crucial para garantir que as diretrizes sejam práticas e adaptáveis às diversas realidades do Brasil, respeitando as especificidades de cada região durante a execução dos projetos.

As novas diretrizes abordam uma série de tópicos relacionados à sustentabilidade, como a redução das emissões de carbono, a promoção do uso de energias renováveis e a minimização dos impactos ambientais durante a construção e operação de projetos de infraestrutura. Além disso, as diretrizes ressaltam a importância da inclusão social, garantindo que as comunidades afetadas pelos projetos sejam consultadas e tenham seus interesses considerados.

A íntegra das Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade será divulgada em uma portaria, que deverá fornecer detalhes sobre as políticas e práticas recomendadas. Essa divulgação é aguardada com expectativa, pois permitirá que empresas, órgãos públicos e sociedade civil conheçam e adotem essas diretrizes em seus projetos.

A próxima reunião do comitê está marcada para o dia 3 de dezembro, quando será possível avaliar o progresso das iniciativas e discutir novos passos para a implementação das diretrizes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

NACIONAL - PRIMEIRA REUNIÃO DO NAVEGUE SIMPLES DEFINE PASSOS PARA MODERNIZAÇÃO

Comitê Técnico inicia implementação do programa, focado em simplificar regulamentações portuárias e promover inovações

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) promoveu na última sexta-feira (11) a primeira Reunião Ordinária do Comitê Técnico Interinstitucional do Programa Navegue Simples. Este comitê foi criado com a finalidade de apoiar e monitorar a implementação do programa, que busca simplificar e desburocratizar a regulamentação no setor portuário. Estabelecido em setembro deste ano, o comitê é presidido pelo MPor, reunindo uma série de entidades e órgãos envolvidos no setor.

Durante a reunião, a secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, enfatizou a importância do comitê e dos membros que o compõem para acelerar os processos de outorgas no setor portuário. “Com certeza a gente vai ter bons resultados para que a gente possa, lá na frente, ter processos de outorgas mais simplificados e também os prazos mais curtos para que a gente possa atrair investimento mais rápido lá na ponta do setor portuário”, afirmou..

Tetsu Koike, diretor de políticas setoriais, planejamento e inovações da Secretaria Executiva do MPor, também abordou os desafios que o comitê enfrentará ao tratar de temas complexos e na implementação das soluções propostas. “O comitê vai desenvolver os trabalhos técnicos do Navegue Simples. A gente tem muita esperança de que ele consiga inovar, desburocratizar, mas desde que os



órgãos se proponham a ajudar e o setor privado veja como importante. Ou seja, é muito mais uma negociação coletiva enorme do que um desafio técnico por si”, explicou. Koike destacou que o sucesso do programa depende não apenas de ações governamentais, mas também do engajamento do setor privado e da colaboração entre diferentes órgãos governamentais.

Lançado em junho deste ano, o Programa Navegue Simples é uma iniciativa contínua que se consolida como a principal ação do MPor para desburocratizar, simplificar e aprimorar as outorgas portuárias. O programa tem como objetivo revisar e aperfeiçoar os processos burocráticos, procedimentos e normativas existentes, buscando novas soluções para melhorar a eficiência e a eficácia do setor. Com a redução da burocracia, o governo espera aumentar a atração de investimentos e melhorar a infraestrutura portuária do Brasil, um aspecto crucial para a economia nacional.

O projeto foi qualificado no Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) como uma mudança institucional, com um investimento previsto de R\$ 79 bilhões para o setor portuário. Esta injeção de recursos é vista como uma oportunidade vital para modernizar as operações portuárias, aumentar a capacidade de movimentação de cargas e melhorar a competitividade dos portos brasileiros no cenário global.

Grupos

A primeira fase do Navegue Simples terá uma duração de quatro anos, de junho de 2024 a junho de 2028. Para o final de outubro, está prevista a criação de seis grupos de trabalho (GTs), que serão responsáveis por elaborar um plano com resultados anuais a serem entregues. Esses GTs abordarão temas específicos, incluindo questões ambientais, mudanças climáticas e a agilização das outorgas. Essa abordagem temática busca garantir que as soluções propostas não apenas simplifiquem processos, mas também sejam sustentáveis e responsivas às demandas do setor.

A reunião também contou com a participação de diversos órgãos governamentais, como o MPor, representado pela Secretaria Executiva e pela Secretaria de Portos; a Casa Civil da Presidência da República, através da Secretaria Especial do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) e da Secretaria de Articulação e Monitoramento; o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, com a Secretaria Nacional de Mudança do Clima; e o Ministério do Desenvolvimento, Comércio Exterior e Serviços, através da Secretaria de Competitividade e Política Regulatória. Além disso, representantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) estiveram presentes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

REGIÃO NORDESTE - MELHORIAS FORTALECEM CONEXÃO ENTRE PÓLOS DE PERNAMBUCO E BAHIA

Com investimento de R\$ 34,3 milhões, novo viaduto e ponte prometem mais fluidez e segurança para mais de 16 mil motoristas diários

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os motoristas que utilizam a rota entre o pólo agroindustrial de Petrolina, em Pernambuco, e a cidade de Juazeiro, na Bahia, agora têm à disposição um novo complexo viário na BR-407/PE, liberado para tráfego na última sexta-feira (11). Essa melhoria na infraestrutura rodoviária inclui um viaduto e uma ponte sobre o Riacho das Porteiras, que foram projetados para oferecer maior capacidade de tráfego, com duas faixas e acostamento em cada sentido. Essa atualização promete beneficiar diretamente mais de 16 mil motoristas que transitam diariamente por essa rodovia, proporcionando um trajeto mais seguro e eficiente.

Com as novas estruturas, a BR-407/PE agora separa o trânsito local da rodovia federal, o que resulta em uma maior fluidez do tráfego. Isso, de acordo com o Ministério dos Transportes, não apenas facilita a passagem de veículos de carga e de passageiros que precisam cruzar a região, mas também aumenta a segurança para os moradores das cidades vizinhas. As melhorias visam



minimizar os riscos de acidentes e reduzir os congestionamentos, especialmente em períodos de maior movimento, como feriados e datas comemorativas.

O investimento para a conclusão das obras foi significativo, com cerca de R\$ 34,3 milhões aplicados pelo Ministério, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit). Além desse projeto, outras intervenções estão em andamento, com o objetivo de ampliar a capacidade da rodovia e eliminar pontos críticos que historicamente geram transtornos aos motoristas.

A BR-407/PE é uma via de fundamental importância para o transporte de cargas, começando no município de Afrânio, na divisa com o Piauí, e se estendendo até a ponte Presidente Dutra, que liga Petrolina e Juazeiro. Essa rodovia desempenha um papel vital na logística de escoamento da produção agrícola do interior de Pernambuco, conectando-o a diversas capitais do Nordeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO SE CONSOLIDA COMO LÍDER EM EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO

Estado alcançou US\$ 22,69 bilhões em vendas externas entre janeiro e setembro, superando Mato Grosso e destacando-se em produtos como café verde e carne bovina

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Governo de São Paulo anunciou um expressivo aumento de 9,2% nas exportações do agronegócio do estado, totalizando US\$ 22,69 bilhões (cerca de R\$ 112,35 bilhões) entre janeiro e setembro deste ano, em comparação com o mesmo período de 2023. Com esse resultado, São Paulo se consolidou como o estado líder em exportações no Brasil, superando Mato Grosso, que tradicionalmente ocupa a primeira posição.

O saldo da balança comercial do agronegócio paulista alcançou um superávit de US\$ 18,45 bilhões (R\$ 91,55 bilhões), representando um aumento de 8,9% em relação aos primeiros nove meses de 2023. Durante esse período, o agronegócio paulista respondeu por 43,5% da balança comercial total do estado, enquanto as importações corresponderam a 7,5% do total.

Com esses resultados, São Paulo detém 18% das exportações nacionais, seguido por Mato Grosso com 17,3%, Paraná com 11,5%, Minas Gerais com 10,1%, Rio Grande do Sul com 8,7% e Goiás com 6,6%.

“A cada mês, verificamos a potência do agro paulista na balança comercial. Os números registrados demonstram todo o nosso esforço junto com o setor, de uma produção agrícola com alta qualidade e preços competitivos no mercado internacional. Apesar de todos os desafios que temos enfrentado, como a forte estiagem no estado, o agro de São Paulo mostrou sua força mais uma vez”, destacou Guilherme Piai, secretário de Agricultura e Abastecimento de São Paulo.

O levantamento foi realizado pelo Instituto de Economia Agrícola (IEA-Apta), vinculado à Secretaria de Agricultura e Abastecimento de São Paulo. O estudo identificou os produtos que mais se destacaram nas exportações, com o café verde apresentando um crescimento de 121,6%, seguido por produtos de celulose (+15,0%), carne bovina (+39,0%) e suco de laranja (+27,5%).

Os cinco principais grupos de exportação do agronegócio paulista foram:

Complexo sucroalcooleiro: US\$ 9,15 bilhões (R\$ 45,32 bilhões), com 93,0% referente ao açúcar e 7,0% ao etanol.

Carnes: US\$ 2,49 bilhões (R\$ 12,39 bilhões), sendo a carne bovina responsável por 83,9% desse total.

Produtos florestais: US\$ 2,35 bilhões (R\$ 11,69 bilhões), com 54,3% de celulose e 38,0% de papel.



Complexo soja: US\$ 2,10 bilhões (R\$ 10,45 bilhões), com 78,8% correspondente à soja em grão.

Sucos: US\$ 2 bilhões (R\$ 9,94 bilhões), dos quais 98% foram sucos de laranja.

Esses cinco grupos representam 79,7% das exportações do agronegócio paulista. O café, tradicional na cultura agrícola do estado, ficou em sexto lugar, com vendas de US\$ 944,21 milhões (cerca de R\$ 4,69 bilhões), sendo 71,4% referentes ao café verde e 24,5% ao café solúvel.

Destinos

A China se destaca como o principal destino das exportações do agronegócio paulista, com movimentações de US\$ 4,58 bilhões (aproximadamente R\$ 22,81 bilhões) entre janeiro e setembro, representando 20,2% do total exportado. A União Europeia ocupa a segunda posição, com US\$ 2,84 bilhões (cerca de R\$ 14,14 bilhões) em exportações, ou 12,5% do total, registrando um crescimento de 14,2%. Os Estados Unidos vêm em terceiro lugar, somando US\$ 2,36 bilhões (aproximadamente R\$ 11,75 bilhões), com 10,4% de participação e um aumento de 14,6%.

Outros destinos relevantes incluem a Indonésia (3,9%), Emirados Árabes Unidos (3,8%), Índia (3,7%), Bangladesh e Arábia Saudita (2,2% cada), além da Argélia e Egito (2,1% cada).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

REGIÃO NORTE - DRAGA CHEGA AO AMAZONAS E DEVE AMENIZAR IMPACTOS DA SECA

Trabalho será feito no trecho de 200 quilômetros entre a foz do rio Madeira e a Costa do Tabocal, em Itacoatiara

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O navio-draga Hopper Lindway, que realizará a dragagem do rio Amazonas, chegou a Manaus no último sábado (12). O trabalho será feito no trecho de 200 quilômetros entre a foz do rio Madeira e a Costa do Tabocal, em Itacoatiara.

Nesta segunda-feira (14), a embarcação deve passar por vistoria pela Receita Federal e Marinha. Após esta etapa, a draga seguirá para Itacoatiara, onde iniciará a dragagem dos dois trechos mais afetados pela seca, especialmente em relação ao transporte de cargas destinadas à Zona Franca de Manaus (ZFM).

Os trabalhos são conduzidos pela DTA Engenharia, contratada por R\$ 118,9 milhões, e deverão ser concluídos em 45 dias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

REGIÃO NORDESTE - QUIXERAMOBIM OFICIALIZA DOAÇÃO DE TERRENO PARA CONSTRUÇÃO DE PORTO SECO

Área servirá de apoio à ferrovia Transnordestina; projeto é liderado pela Value Global Group, com investimento de R\$ 625 milhões

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Prefeitura de Quixeramobim oficializou, no último dia 8, a doação de um terreno para a construção de um porto seco na cidade. O documento foi assinado pelo prefeito Cirilo Pimenta.

A estrutura irá auxiliar a ferrovia Transnordestina, facilitando o transbordo, o escoamento de mercadorias e a movimentação de cargas. O projeto da nova área alfandegada está sendo liderado pela Value Global Group, com investimentos que somam R\$ 625 milhões.



Em sua rede social, o prefeito Cirilo Pimenta ressaltou a importância da iniciativa para o município. “A assinatura do documento de doação do terreno pela prefeitura para a construção do Porto Seco em Quixeramobim representa um passo significativo no desenvolvimento econômico da região”, afirmou. Ele também ressaltou que o projeto será essencial para promover a logística e o transporte de mercadorias, “potencializando o comércio e atraindo investimentos”.

A primeira fase da obra tem previsão de iniciar ainda neste ano, com a etapa de terraplanagem, que se estenderá até 2025. Segundo a Value Global Group, o porto seco terá um terminal para grãos, minérios e contêineres, com ligação direta à ferrovia. A expectativa é que sejam criados cerca de 1,3 mil empregos, tanto diretos quanto indiretos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

REGIÃO SUL - PARANÁ LANÇA ESTUDO PARA COMPLEXO RODOVIÁRIO NO LITORAL

Iniciativa visa modernizar o acesso aos portos de Antonina e Paranaguá, promovendo desenvolvimento regional e integração viária

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná (Seil) publicou na última sexta-feira (11) o Edital do Estudo de Viabilidade Técnica, Socioeconômica, Ambiental e Jurídica (EVTEA-J) para o Complexo Rodoviário no Litoral do Paraná, que prevê a construção de 151 quilômetros de novas rodovias na região. A abertura das propostas está marcada para o dia 9 de dezembro, no portal de compras do governo federal, o Compras.gov. O investimento estimado para a realização do estudo é de R\$ 4.162.625,03, com prazo de 15 meses para a execução, após a assinatura do contrato e emissão da ordem de serviço.

O EVTEA-J analisa todos os aspectos relacionados à viabilidade de projetos de infraestrutura, propondo diferentes alternativas. No caso do Complexo Rodoviário no Litoral do Paraná, o estudo será focado em três trechos:

Trecho 1: Segmento norte, ligando a BR-277 (Marta) à BR-116 (Alpino), com 55 quilômetros de extensão, além de um novo acesso ao Porto de Antonina, com mais 10 quilômetros.

Trecho 2: Segmento sul, conectando a BR-277 (Marta) à BR-376, na divisa com Santa Catarina, com 62 quilômetros de extensão.

Trecho 3: Ligação entre o Trecho 2 e a PR-508, contornando a parte norte da Baía de Guaratuba, com 24 quilômetros de extensão.

O principal objetivo do projeto é melhorar o acesso aos portos de Antonina e Paranaguá, além de facilitar a mobilidade nos municípios litorâneos e integrar a malha viária de Santa Catarina e São Paulo.

“Vamos atender o setor logístico, melhorando o acesso aos portos de Antonina e Paranaguá, o setor turístico com mais infraestrutura para deslocamento, e toda a população do Litoral, desafogando o tráfego e encerrando os congestionamentos nas rodovias atuais, principalmente na alta temporada”, explicou o secretário de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex.

Ele destacou ainda que o EVTEA-J será orientado pelo desenvolvimento sustentável, garantindo que todos os setores envolvidos sejam ouvidos. “Vamos ouvir a população, os usuários das rodovias, os produtores rurais, os ambientalistas e os municípios. Também levaremos em consideração todas as obras em andamento, como a Ponte de Guaratuba, e as previstas para os próximos anos, buscando as melhores soluções possíveis”.



A malha rodoviária do Litoral do Paraná inclui rodovias federais como a BR-277, BR-376 e BR-116, além de rodovias estaduais como a PR-340, PR-405, PR-407 e PR-508, entre outras. Em anos recentes, a região sofreu com bloqueios simultâneos em várias dessas rodovias, isolando praticamente o Litoral do estado, devido às fortes chuvas no último trimestre.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

PORTO DE SANTOS - APS ADERE AO PACTO BRASIL PELA INTEGRIDADE EMPRESARIAL, DA CGU

Adesão viabiliza objetivo de consolidar a cultura interna de Governança e Integridade

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS), empresa responsável pela infraestrutura pública do Porto de Santos, aderiu ao Pacto Brasil pela Integridade Empresarial, iniciativa da Controladoria-Geral da União (CGU), como empresa participante. A APS formalizou na semana passada a sua adesão.

De acordo com a CGU, o Pacto Brasil Pela Integridade Empresarial é uma iniciativa que estimula empresas que atuam no país a assumir, voluntariamente, compromisso público com a integridade empresarial.

A adesão ao Pacto Brasil é uma forma de viabilizar o objetivo estratégico da APS em consolidar a cultura interna de Governança e Integridade, de forma a intensificar a geração de valor para os stakeholders, por meio da utilização das melhores práticas de mercado.

O Pacto Brasil pela Integridade Empresarial é um pacote de medidas que visam a proteção das empresas para evitar casos de fraudes e irregularidades por funcionários e parceiros.

Mais de 180 empresas e entidades já aderiram ao Pacto, como a Petrobras e a Federação das Indústria do Estado de São Paulo (Fiesp). A APS é a primeira companhia docas a participar do programa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024

REGIÃO NORTE - ANTAQ ADOTA MEDIDAS EMERGENCIAIS PARA AMENIZAR IMPACTOS DA SECA

Iniciativas vão diminuir os gargalos logísticos na travessia Manaus-Careiro da Várzea (AM)

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Visando diminuir os gargalos logísticos na travessia Manaus (AM) – Careiro da Várzea (AM) ocasionados pela seca prolongada na região, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) implementou medidas em caráter emergencial.

Além disso, a agência participa de um gabinete de crise, em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Agência Brasileira de Inteligência (ABIN) e órgãos estaduais, com o objetivo de atuar de forma proativa com a adoção de medidas que mitiguem os impactos decorrentes da seca na região Norte.

Nas últimas semanas, a redução significativa do nível das águas do Rio Amazonas gerou gargalos logísticos, impactando diretamente o transporte de veículos e mercadorias na BR-319, fundamental para a circulação local. O acúmulo de veículos e a interrupção no abastecimento de itens essenciais, como alimentos e água, agravaram a situação, causando transtornos à população e prejuízos ao comércio.

Diante desse cenário, a Antaq, em articulação com o DNIT e outras autoridades competentes, tem implementado ações coordenadas para restabelecer o fluxo logístico na região.



Entre as iniciativas está a concessão de autorização temporária e emergencial para que a empresa, que está com pedido de operação na região em análise pela Agência – processo de relatoria do diretor Alber Vasconcelos -, inicie o serviço imediatamente. Isso vai aumentar a oferta de balsas na travessia e conseqüentemente diminuir o fluxo de veículos no local.

Outra medida adotada, pela Diretoria Colegiada da agência, é a suspensão temporária dos efeitos da Resolução ANTAQ 5.773/2017, que limita a entrada de novos operadores até que seja comprovada a viabilidade operacional. Isso vai abrir espaço para que novas empresas que preencham os requisitos legais possam solicitar autorização temporária para operar na travessia.

Essa resolução foi implementada com o objetivo de garantir a segurança e a eficiência das operações na travessia de Manaus – Careiro da Várzea, porém, diante da estiagem, a aplicação rígida dessa limitação inviabiliza uma resposta rápida.

Tendo em vista a situação, para que as medidas propostas aconteçam de maneira célere e garantindo a segurança da navegação, está sendo feita uma articulação interinstitucional com o DNIT, a Capitania dos Portos e as autoridades estaduais e municipais.

A agência entende a necessidade adotar essas medidas de forma imediata e eficaz, nesse momento de estiagem e conseqüente redução do nível das águas, visto que a travessia de veículos e mercadorias é atividade essencial à economia da região e ao bem-estar da população.

A Antaq permanece em constante monitoramento da situação e manterá o diálogo aberto com as partes envolvidas, visando à adoção das melhores práticas para a superação dessa crise emergencial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/10/2024

PEDÁGIO ELETRÔNICO GANHA NOVAS REGRAS E PRAZO AMPLIADO PARA PAGAMENTO

Contran aprova medidas que incluem maior prazo para quitação e centralização da cobrança, além de padronização do sistema nas rodovias
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) aprovou na segunda-feira (14) a Resolução nº 1013/2024, que traz novas diretrizes para a implementação do pedágio eletrônico em rodovias concedidas à iniciativa privada em todo o Brasil. O sistema, conhecido como free flow, permite que motoristas passem pelos pontos de cobrança de pedágio sem a necessidade de parar nas cabines, tornando o processo mais ágil e eficiente.

Entre as principais mudanças, a resolução amplia o prazo de pagamento do pedágio de 15 para 30 dias após a passagem pela praça de pedágio. Essa alteração, que entrará em vigor assim que a resolução publicada no Diário Oficial da União, deverá beneficiar os usuários que frequentemente atrasam o pagamento, pois muitos costumam sair da tarifa no 16º ou 20º dia.

“Temos verificado que muitos cidadãos pagam o pedágio no 16º dia, no 20º dia. Então, esse prazo de 30 dias deve reduzir drasticamente a quantidade de multas por evasão (de pedágio) no Brasil”, afirmou o secretário Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes, Adrualdo Catão, em declarações reproduzidas pela Agência Brasil.

Como a nova normativa, a falta de pagamento após 30 dias será considerada uma infração grave, conforme o Artigo 209 do Código de Trânsito Brasileiro, implicando em multa de R\$ 195,23 e a adição de cinco pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).



Outra inovação trazida pela resolução é a centralização da cobrança de pedágio. As transações têm até 180 dias para integrar as informações de cobrança e o link de pagamento diretamente no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT), disponível para smartphones e acessível através do portal Gov.br. “Isso vai simplificar a vida do cidadão”, garantiu Catão, salientando que a centralização vai melhorar a comunicação com os utilizadores.

As novas regras também padronizam a sinalização das rodovias, que contarão com placas informativas sobre o sistema de cobrança automática e as tarifas específicas para diferentes tipos de veículos, como motocicletas, automóveis, ônibus e trens por eixo.

No que diz respeito à identificação dos veículos, a resolução moderniza os formatos utilizados no sistema free flow, permitindo que as entregas adotem tecnologias automáticas, como a conferência digital da placa, a imagem do veículo e a identificação via tag colocada no para-brisa. Esta última opção utiliza tecnologia de radiofrequência para abrir os cancelamentos automaticamente, permitindo a passagem dos veículos sem interrupções.

Caso um motorista receba uma multa, as imagens de seu veículo serão armazenadas por no mínimo 90 dias, podendo ser mantidas por até cinco anos. A nova resolução também institui um modelo de cobrança que permite que os motoristas paguem pedágio apenas pelo trecho percorrido, o que promete tornar uma tarifa mais justa e acessível, especialmente para aqueles que residem nas proximidades das praças de pedágio.

“O cidadão vai pagar por aquilo que nós. Hoje, uma praça de pedágio tradicional não permite fazer (essa cobrança) porque precisa de uma estrutura muito maior. Então, quando a gente melhorar a regulamentação do free flow certamente estará barateando o uso da rodovia para o cidadão”, destacou Catão.

Testes

antes de sua implementação em todo o país, o sistema free flow foi testado em rodovias de quatro estados: Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro. Os resultados preliminares mostraram que a nova tecnologia não apenas melhorou a fluidez do trânsito, aliviando a necessidade de frenagens, mas também contribuiu para a redução das emissões de carbono nas rodovias. Além disso, a eliminação das paradas nas praças de pedágio deverá resultar em maior segurança viária

“Porque os pontos de cobrança de pedágio são considerados locais de alto risco de sinistro. Com a eliminação desse tipo de parada, certamente, a gente também terá menos ocorrências no trânsito”.

Segundo o secretário, a resolução imposta é fruto de uma coleta de informações com os diversos setores que utilizam as rodovias concedidas, garantindo que as mudanças atendam às necessidades dos usuários e promovam um trânsito mais seguro e eficiente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/10/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DP WORLD INAUGURA ESCRITÓRIO DE GERENCIAMENTO DE CARGA NO BRASIL

Informações: Santaportal (15 de outubro de 2024)

A DP World, líder global de soluções de logística e cadeia de suprimentos, anuncia a inauguração de um novo escritório de agenciamento de carga (gerenciamento de carga, em português) em Itajaí, Santa Catarina. O novo espaço marca mais uma etapa de expansão da DP World, reforçando a conectividade local e incrementando a capacidade de entrega de ponta a ponta na cadeia de suprimentos para negócios em todos os países das Américas.



O escritório em Itajaí utiliza a rede global da DP World para auxiliar os clientes no gerenciamento dos processos de carga, melhorando o controle, resiliência e eficiência na cadeia como um todo. Agora, os clientes podem se concentrar em um único fornecedor em todas as etapas do ciclo das cargas.

Localizado em Santa Catarina, o escritório de agenciamento de carga oferece uma série de serviços, como frete marítimo por FCL (full container load) e LCL (less container load), frete aéreo, transporte doméstico rodoviário de contêiner, seguro internacional e desembaraço alfandegário.

Segundo Fábio Siccherino, CEO da DP World Brasil, “nossa expertise única, que conta com uma rede global robusta de portos, terminais e logística, faz com que tenhamos tudo para agilizar e simplificar os complexos ciclos de carga para os clientes. O novo escritório em Itajaí amplia a capacidade operacional e está alinhado com nossa missão de fortalecer a operação nos negócios locais. Estamos focados em contribuições para exportações de madeira, móveis e cerâmicas, enquanto melhoramos as importações de têxteis, peças automotivas e produtos finais para estimular o crescimento e desenvolvimento regional”.

A DP World desempenha um papel importante na expansão da disponibilidade de mercadorias containerizadas e de carregamento a granel no Brasil e no exterior há mais de uma década. A companhia atua em um dos maiores terminais de carga do Porto de Santos, em São Paulo, que movimenta 1,4 milhão de TEUs anualmente. No início deste ano, a DP World e a Rumo anunciaram a construção de um novo terminal de grãos e fertilizantes, com capacidade de 12,5 milhões de toneladas ao ano.

Terry Donohoe, vice-presidente sênior de Freight Forwarding da DP World para as Américas, diz: “estamos felizes em anunciar esta expansão dos nossos serviços no Brasil com a inauguração do novo espaço em Itajaí. Esta é uma adição estratégica para nossa rede em constante expansão na América Latina e nos permitirá atender cada vez melhor nossos clientes ao oferecer soluções diretas de ponta a ponta, melhorando cada vez mais a eficiência e a confiança na cadeia de suprimentos como um todo. O nosso objetivo é garantir que os negócios em toda a região tenham acesso a uma plataforma logística totalmente integrada, que auxilie o seu crescimento nos mercados locais e internacionais”.

A DP World planeja abrir escritórios de agenciamento de carga até o fim do ano para complementar as vagas já existentes em Santos e em São Paulo, ampliando ainda mais a presença da empresa no Brasil.

Desde meados de 2023, a DP World lançou mais de 150 novos escritórios de gerenciamento de carga globalmente, com 20 desses espaços localizados estrategicamente nas Américas. Esta expansão complementa as operações já existentes no Brasil, Chile, Colômbia, República Dominicana, Equador, Panamá, Peru e Suriname. A DP World planeja inaugurar outros 180 escritórios em todo o mundo, com espaços previstos nos Estados Unidos, Cidade do México e Buenos Aires (Argentina).

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

Data: 15/10/2024

ANVISA APROVA NORMA SOBRE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA EM PORTOS E AEROPORTOS

Informações: ANVISA (15 de outubro de 2024)

Medida atualiza regras para reduzir o risco de entrada e propagação de doenças no país.

A Anvisa aprovou uma norma que atualiza as regras de vigilância epidemiológica em portos e aeroportos. O ato normativo foi aprovado na 19ª Reunião Ordinária Pública (ROP) da Diretoria Colegiada (Dicol), realizada nesta quarta-feira (9/10).



Na prática, a norma trata das medidas para reduzir o risco de entrada e propagação de doenças no país por meio de viagens e mercadorias. Essas medidas devem ser aplicadas pelos administradores de portos e aeroportos e pelas companhias de transporte aéreo e marítimo que atuam nesses locais.

Recentemente, algumas situações necessitaram de medidas de controle rígido e vigilância epidemiológica. Como exemplos, podemos citar os casos importados de sarampo e a Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) da nova variante do vírus causador da Mpox na África.

Entre as mudanças, está a exigência da implementação de planos de contingência pelos administradores. Agora, esses planos devem ser testados anualmente em pontos de entrada estratégica. A Agência também simplificou as atividades de detecção, resposta inicial e avaliação de riscos para viajantes com condições clínicas que não representam riscos para a saúde pública. O objetivo, nesse caso, é destravar operações que antes precisaríamos aguardar a liberação da Anvisa.

A nova norma, que deve ser publicada nos próximos dias, também revoga a centralização na Anvisa da emissão do Certificado Internacional de Vacinação ou Profilaxia (CIVP), já emitido pelo “Meu SUS Digital”.

Por que as mudanças foram possíveis?

O processo começou com a experiência adquirida durante o enfrentamento da Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional causada pela Covid-19. A Agência financiou que foram permitidas alterações nas regulamentações, para desenvolver as capacidades básicas de saúde pública e dar uma resposta coordenada em casos de eventos de saúde pública.

Além disso, a Assembleia Mundial da Saúde aprovou, em maio deste ano, alterações ao Regulamento Sanitário Internacional (RSI). O texto revisado reforça a necessidade de manter as capacidades definidas para portos e aeroportos, considerando o risco elevado de novos ESPIIs, além de introduzir o conceito de emergência pandêmica.

Histórico

O processo de regulamentação foi iniciado em 26/12/2022, a partir da avaliação do legado da pandemia de Covid-19 e da necessidade de atualização da RDC 21/2008. A norma anterior centralizou na Anvisa tanto a atividade de avaliação de qualquer manifestação de doença em portos e aeroportos, quanto a emissão do CIVP.

Esses e outros problemas regulatórios foram aprofundados no Relatório de Análise de Impacto Regulatório aprovado pela Diretoria no dia 22/11/2023, que indicou a necessidade de revisão da norma vigente.

Na etapa de participação social, o tema passou por consulta pública pelo período de 60 dias, que foi prorrogado por mais 30 dias por solicitação de entidades do setor – prazo que se encerrou em 14/8 deste ano. As contribuições do setor apoiaram a área técnica a aprimorar o texto final, incluindo definições da Lei dos Portos e o estabelecimento de prazos adequados para transmissão de informações de gerenciamento de eventos de saúde pública.

Os resultados da implementação da norma serão acompanhados anualmente junto aos portos e aeroportos designados. Esses resultados também serão encaminhados à Organização Mundial da Saúde (OMS). Nos pontos de entrada estratégicos, será feito o monitoramento anual das capacidades básicas e da situação dos planos de contingência locais. Já nas passagens de fronteira terrestre designadas, a Anvisa atuará na manutenção de planos de contingência bilaterais ou multilaterais com países vizinhos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/10/2024

APS ADERE AO PACTO BRASIL PELA INTEGRIDADE EMPRESARIAL, DA CGU

Informações: Autoridade Portuária de Santos (15 de outubro de 2024)

Adesão é uma forma de viabilizar o objetivo estratégico da APS de consolidar a cultura interna de Governança e Integridade

A Autoridade Portuária de Santos (APS) aderiu ao Pacto Brasil pela Integridade Empresarial, iniciativa da Controladoria-Geral da União (CGU), como empresa participante. A APS formalizou na semana passada a sua adesão.

De acordo com a CGU, o Pacto Brasil Pela Integridade Empresarial é uma iniciativa que estimula empresas que atuam no país a assumir, voluntariamente, compromisso público com a supervisão empresarial.

A adesão ao Pacto Brasil é uma forma de viabilizar o objetivo estratégico da APS em consolidar a cultura interna de Governança e Integridade, de forma a intensificar a geração de valor para nossos stakeholders, por meio da utilização das melhores práticas de mercado.

O Pacto Brasil pela Integridade Empresarial é um pacote de medidas que visa a proteção das empresas para evitar casos de fraudes e irregularidades por funcionários e parceiros.

Mais de 180 empresas e entidades já aderiram ao Pacto, como a Petrobras e a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). A APS é a primeira companhia docas a participar do programa.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/10/2024

GOVERNO PRORROGA INCENTIVO À EXPORTAÇÃO PARA EMPRESAS DO RIO GRANDE DO SUL

Informações: CNN Brasil (15 de outubro de 2024)



Mecanismo trata do inconveniente, mecanismo que isenta ou suspende por um período específico a incidência de determinados impostos sobre insumos importados que, depois de processados, são exportados – Imagem de rawpixel.com no Freepik

O governo federal prorrogou por um ano os prazos de isenção, de redução a zero de alíquotas e de suspensão de tributos previstos nos regimes aduaneiros especiais de draubaque para empresas do Rio Grande do Sul. A proposta já havia sido sinalizada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) em maio, mas a medida provisória só foi publicada nesta terça-feira (15).

O inconveniente é um mecanismo de incentivo à exportação aplicado pelo governo federal que é isenta ou suspende por um período específico a incidência de impostos sobre insumos importados que, depois de processados, são exportados na forma de produtos mais processados.

A importação desses insumos ocorre sem oneração tributária, mas é condicionada à posterior exportação das mercadorias.

Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior do MDIC (Secex), 211 empresas gaúchas usuárias do warining possuem US\$ 848 milhões em exportações previstas para 2024. Já sem regime de warining autorizado, há 94 empresas que possuem US\$ 360 milhões em reposições do estoque de insumos.

Os segmentos de produtos químicos, cutelaria, calçados, reboques e molduras de madeira são os principais beneficiários desse mecanismo, de acordo com o MDIC.



A medida estabelece que as empresas tenham prazo adicional de um ano para que comprovem essas exportações, sem que estejam sujeitas a multas e negociação. A prorrogação será contada a partir do vencimento da concessão do draubaque, que abrange concessões com vencimento entre 24 de abril e 31 de dezembro de 2024.

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

Data: 15/10/2024

PORTOS DO RS REGISTRAM MOVIMENTAÇÃO SUPERIOR A 30 MILHÕES DE TONELADAS EM 2024

Informações: Revista Cultivar (15 de outubro de 2024)

O Porto do Rio Grande concentrou o maior número de navios, representando 81,78% do total do estado

No período de janeiro a setembro de 2024 passaram pelos portos do Rio Grande do Sul 2.667 embarcações. O Porto do Rio Grande concentrou o maior número de navios, representando 81,78% do total do estado (2.181). Juntos, os três portos públicos gaúchos movimentaram 31.845.816 toneladas.

Os graneis sólidos continuam respondendo pelo maior número de cargas movimentadas, totalizando 19.876.676 toneladas. O segundo maior grupo é o de cargas gerais que alcançou 9.761.718 toneladas. Já os graneis líquidos aparecem na terceira posição com a movimentação de 2.207.422 toneladas.

Ao longo desse período, o Porto do Rio Grande registrou aumentos em cargas específicas. As operações de embarque de cavaco de madeira tiveram uma variação positiva de 10,11%, alcançando 812.483 toneladas. A celulose apresentou aumento de 6,32% e movimentou 2.807.633 toneladas

Na sequência aparece o trigo, com aumento de 6,19% e movimentação de 2.523.760 toneladas. A soja em grão variou positivamente em 2,57% e movimentou nos dez meses do ano o equivalente a 7.260.303 toneladas. O cloreto de potássio, um dos insumos para a produção de fertilizantes, cresceu 2,34% e alcançou 1.275.082 toneladas.

O transporte de contêineres foi outra modalidade que também apresentou aumento em relação ao mesmo período do ano passado. No total, foram 580.735 TEUs, número que compreende unidades cheias e vazias. Estão incluídos neste quantitativo os transportes pela hidrovia desde o terminal Santa Clara, o que evidencia a importância deste modal.

As compras possuem como países de origem a China (1.179.106t), a Argentina (1.132.007t), a Rússia (608.863t), o Marrocos (568.649t) e o Canadá (470.820t). As exportações pelo Porto do Rio Grande têm como destino a China (7.393.301t), o Vietnã (880.674t), o Irã (854.959t), as Filipinas (727.876t) e os Estados Unidos (706.197t).

Em Pelotas, as movimentações somam 860.695 toneladas, tendo a madeira como principal produto (736.028t). O clínquer, que o cimento em sua fase bruta de fabricação, aparece em segundo lugar (116.291t) e a soja completa a lista de mercadorias, alcançando uma entrega de 8.376 toneladas.

No Porto de Porto Alegre, os insumos para a produção de fertilizantes respondem pela maior fatia das movimentações, chegando a 225.333 toneladas. Na sequência aparecem o trigo (182.084t), a cevada (57.742t), o sebo bovino (25.877t), o sal (20.634t) e as cargas gerais (2.309t). Juntas, estas cargas totalizam 513.979 toneladas.

Os dados foram compilados pelo Setor de Estatísticas, vinculado à Gerência de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS.

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

Data: 15/10/2024



CAE VAI DEBATER TRANSIÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Informações: Agência Senado (15 de outubro de 2024)

Na transição da reforma tributária, as alíquotas do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) serão revisadas anualmente pelo Senado Federal para que a carga tributária não aumente. Este é um dos aspectos que serão debatidos na terça-feira (15), a partir das 14h em audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Os convidados para a reunião vão analisar os impactos da reforma tributária em relação à transição e à fiscalização. A audiência é a última da série prevista no plano de atividades do grupo de trabalho que analisa a regulamentação da reforma, antes da apresentação do relatório final, prevista para 22 de outubro.

Segundo o Ministério da Fazenda, durante a transição para o novo modelo tributário, os preços de alguns produtos e serviços poderão cair e outros, subir. Um dos objetivos da reforma é garantir que esses ajustes sejam graduais.

A reforma tributária prevê dois períodos de transição: um geral, de sete anos, para toda a sociedade brasileira; e outro específico, de 50 anos, para os entes federativos. A transição para a sociedade começa em 2026 e termina em 2033, quando os atuais tributos sobre o consumo acabam.

Entre 2024 e 2025 será necessário aprovar leis complementares para regulamentar o IBS e a CBS, o Conselho Federativo do IBS, o Fundo de Desenvolvimento Regional e o modelo de cobrança dos novos tributos. Em julho de 2024, o governo encaminhou ao Legislativo o Projeto de Lei Complementar (PLP) 68/2024, para as mudanças internacionais.

A expectativa do governo é que a revisão anual das alíquotas da CBS e do IBS pelo Senado Federal permita uma calibração para evitar o aumento da carga tributária total.

Entre os convidados para a audiência, Marcus Pestana, diretor-executivo da Instituição Fiscal Independente (IFI) já confirmou presença. Ainda não confirmaram a presença de Ana Paula Sampaio Silva Pereira, Secretária Geral da Secretaria-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União (TCU); Susy Gomes Hoffmann, doutora em direito tributário; e Isac Falcão, presidente do Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco).

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

Data: 15/10/2024

DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR MARÍTIMO SERÁ DEBATIDA NA COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA

Informações: Agência Senado (15 de outubro de 2024)

Descarbonização do setor marítimo será debatida na Comissão de Infraestrutura

O plano das Nações Unidas de zerar até 2050 as emissões de gases do efeito estufa pelo transporte marítimo será discutido pela Comissão de Infraestrutura (CI) em audiência pública interativa agendada para terça-feira (15), às 9h. O autor do requerimento de audiência, o senador Esperidião Amin (PP-SC), classificou como “revolução” uma série de acordos internacionais para a descarbonização do setor naval e anunciou que o Brasil não pode estar alheio às oportunidades propostas pela substituição dos combustíveis fósseis.

“Considerando que o Senado Federal, na condição de legislador, deve aprofundar seus conhecimentos sobre o tema e, dessa forma, auxiliar o país no cumprimento das regras internacionais da IMO [Organização Marítima Internacional] e na elaboração de propostas legais que possam destacar o Brasil como polo de abastecimento de biocombustíveis, diante da imensa

demanda provocada pela transição energética do setor de transporte marítimo no mundo”, ressaltou o parlamentar na justificativa do requerimento da audiência (REQ 87/2024 — CI).

Foram convidados para o debate Flavio Haruo Mathuly, assessor da Organização Marítima Internacional; Mauro Sammarco, presidente do conselho do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI); Paula Carvalho Pereda, professora da Universidade de São Paulo (USP); e Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP). Também devem participar representantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e dos Ministérios de Minas e Energia, de Portos e Aeroportos e de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/10/2024



EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA

CRISE DA ENEL EM SÃO PAULO OPÕE MME E ANEEL

Silveira diz que erros da distribuidora justificam abertura de processo que pode levar à caducidade do contrato

Por Gabriela Ruddy



O apagão em São Paulo após o temporal de sexta-feira (11/10) e a demora da Enel em restabelecer o suprimento de energia colocou em lados opostos o MME e a Aneel na busca de uma solução para o problema.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirma que os erros da distribuidora justificam a abertura de um processo administrativo na agência que pode levar à caducidade do contrato de concessão.

- O MME enviou ofício à Aneel solicitando a abertura do processo no sábado. A Aneel diz que ainda é preciso confirmar se há “graves falhas” ou “negligência” por parte da concessionária. A agência reforçou, em nota, que a caducidade do contrato é uma das possibilidades previstas na regulação.
- A agência afirmou que não está subordinada ao ministério e que tem autonomia para decidir sobre o tema.

Em entrevista coletiva na segunda-feira (14/10), Silveira reclamou da falta de um prazo para que o serviço seja restabelecido e determinou que a empresa resolva a maior parte do problema em três dias. Criticou também a redução de equipes da distribuidora.

- A Enel afirmou que cumprirá o prazo, em acordo feito com a Aneel.

A ausência do diretor-geral da agência, Sandoval Feitosa, na coletiva foi outro alvo das críticas de Silveira.

Feitosa estava em São Paulo e se reuniu no domingo com equipes da Enel e de outras distribuidoras que enviaram equipes para reforçar os trabalhos na capital paulista.

- Enquanto isso, cerca de 340 mil unidades consumidoras seguiam sem energia elétrica na região metropolitana de São Paulo na noite de ontem, segundo a Enel.

O presidente Lula pediu à Controladoria-Geral da União (CGU) uma auditoria para apurar como a Aneel vem fiscalizando a Enel.

O contrato de concessão da distribuidora em São Paulo vence em 2028.

Os termos para uma eventual renovação dos contratos de distribuição que terminam nos próximos anos, inclusive, é um dos temas previstos para a reunião da diretoria da Aneel desta terça.

Em meio à crise em São Paulo, o Rio também teve notícias importantes para o setor de energia. Leia abaixo: os anúncios da Petrobras em conversa da diretoria com jornalistas.

No Rio, diretoria da Petrobras conversa com jornalistas

Petrobras quer fatia maior do mercado de gás... A estatal anunciou um novo pacote de modalidades de contratos de comercialização de gás natural para as distribuidoras que incluem um prêmio de incentivo à demanda e mais flexibilidade. É uma nova resposta da empresa ao aumento da concorrência. A CEO, Magda Chambriard, disse que a empresa buscará mais participação de mercado.

..E reduz preços... A Petrobras também vai reduzir em 1,41%, na média, o preço do gás natural para as distribuidoras a partir de novembro, no próximo reajuste trimestral da companhia. A redução reflete a desvalorização recente do barril de petróleo e as flutuações do câmbio.

Anuncia novo modelo para contratação de plataformas... A companhia confirmou que vai lançar novamente licitações para contratar as plataformas para os projetos de Sergipe Águas Profundas e Marlim Sul e Marlim Leste no modelo build-operate-transfer (BOT). A opção ocorre depois das dificuldades na contratação das unidades, devido aos preços elevados.

- A licitação para a unidade de Marlim Sul e Leste foi lançada na segunda-feira (14/10). As plataformas de Sergipe devem ter o processo iniciado nas próximas semanas.
- Segundo a CEO, os altos preços apresentados pelo mercado nas recentes contratações de plataformas da companhia dificultam os projetos de desenvolvimento de acumulações menores, além das iniciativas de revitalização na Bacia de Campos.

...E prioridade para combustíveis com teor renovável. A Petrobras terá um acordo com a Vale para o fornecimento de combustíveis com teor renovável, incluindo o diesel coprocessado e o bunker com 24% de mistura. Segundo a CEO, o novo plano de negócios da estatal para o período de 2025 a 2029 vai incluir "moléculas e elétrons". A empresa vai buscar ampliar participação em fontes renováveis, mas com uma maior atenção para o mercado de combustíveis.

- O planejamento está em elaboração, com previsão de divulgação em novembro. Será o primeiro plano de negócios anunciado depois que Chambriard assumiu o cargo, em maio deste ano.

Estatual espera resposta sobre Margem Equatorial em 2024. A diretora de assuntos corporativos da Petrobras, Clarice Coppetti, afirmou que espera, ainda para 2024, uma resposta do Ibama quanto à exploração de petróleo na Margem Equatorial. A companhia aguarda a liberação do órgão ambiental para prosseguir com uma perfuração na Bacia da Foz do Amazonas.

Venda de óleo da União. A PPSA vai iniciar um processo de venda de 2,5 milhões de barris de petróleo da União, em cinco cargas, a partir de 30 de outubro. A comercialização será dividida em dois lotes: o primeiro com uma carga de 500 mil barris e previsão de entrega para dezembro, e o segundo com estimativa de dois milhões de barris e carregamento entre janeiro e abril de 2025.

Biometano vai substituir gás fóssil e diesel. O Combustível do Futuro deve ajudar a impulsionar o uso do biometano na substituição de gás natural de origem fóssil no segmento industrial e do diesel no setor de transporte, na visão da presidente da MDC Energia, Manuela Kayath. A executiva destacou

que a longo prazo, contudo, o gás renovável tende a ganhar espaço como matéria-prima para a produção da nova geração de combustíveis.

R\$ 8 bi para SAF no Maranhão. O Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE) aprovou a instalação de uma refinaria modular de combustíveis na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Bacabeira, no Maranhão. O projeto prevê um investimento de R\$ 8 bilhões para produção de combustível sustentável de aviação (SAF), diesel comum e renovável, diesel marítimo e gasolina e é liderado pela empresa OilGroup.

Rio quer regulação própria para eólicas offshore. A deputada estadual Tia Ju (Republicanos/RJ) apresentou um projeto de lei na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj) para que o estado faça, à revelia da competência federal, a sua própria regulamentação para exploração da geração de energia no mar.

- O projeto surge em paralelo às tratativas para que o PL 576/2021, o marco legal das eólicas offshore, sob relatoria do senador Weverton Rocha (PDT/MA), seja finalmente votado em Brasília.

Opinião: Os proprietários de usinas eólicas e solares têm buscado equacionar os impactos financeiros do curtailment por vias administrativas e judiciais. O epílogo desta história provavelmente culminará em mais disputas judiciais, como aconteceu no passado recente do GSF, escreve a FSET Consultoria em Energia

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 15/10/2024

AVANÇA PROJETO DE GASODUTO DE HIDROGÊNIO VERDE CONECTANDO NORTE DA ÁFRICA À EUROPA

South2 Corridor mira a exportação do energético produzido na África para abastecer a Europa

Por Gabriel Chiappini



Assinatura do acordo. Foto: VNG

RIO — O projeto que pretende conectar o Norte da África à Europa com um corredor de transporte de hidrogênio verde está entrando na fase de estudos conjuntos de viabilidade técnica e econômica.

Na segunda (14/10), empresas da Alemanha, Argélia, Itália e Áustria assinaram um memorando de entendimento (MoU) no projeto South2 Corridor, que mira

a exportação do energético por meio de gasoduto.

A cerimônia de assinatura foi presidida pelo Ministro de Energia e Minas da Argélia, Mohamed Arkab, com a presença de empresários e embaixadores da Itália, Alemanha e Áustria.

Entre as empresas envolvidas no acordo estão a Sonatrach e Sonelgaz (Argélia), VNG (Alemanha), Snam e SeaCorridor (Itália) e Verbund Green Hydrogen (Áustria).

Hans-Joachim Polk, membro do Conselho de Administração da VNG, disse que o projeto é importante para a segurança energética da Europa.

“A Argélia tem um enorme potencial na produção desta futura fonte de energia. Se pudermos obter hidrogênio verde da Argélia, diversificaremos nosso portfólio de fornecimento corporativo e faremos uma contribuição importante para a futura segurança do fornecimento com gases descarbonizados”.



“A cooperação internacional desempenhará um papel essencial na implementação da economia do hidrogênio na Alemanha e no resto da Europa, porque a demanda por hidrogênio não pode ser atendida apenas pela produção doméstica”, completou Polk.

Reduzir dependência europeia dos fósseis

O projeto visa fortalecer a cooperação internacional para reduzir a dependência da Europa de combustíveis fósseis.

O South2 Corridor é considerado um Projeto de Interesse Comum (IPCEI, na sigla em inglês), pela União Europeia, visando conectar as regiões ricas em energias renováveis do Norte da África, como a Argélia, às demandas crescentes de hidrogênio na Europa, particularmente em Itália, Áustria e Alemanha – países hoje altamente dependentes de importação de gás natural.

A iniciativa é parte do European Hydrogen Backbone, um ambicioso plano para criar uma rede de gasodutos prontos para o hidrogênio que atravesse o continente europeu, incluindo outra rede que deverá conectar Espanha, França e Alemanha.

O corredor, que terá 3.300 km de extensão, visa transportar mais de 4 milhões de toneladas de hidrogênio por ano a partir de 2030.

A ideia inicial é readequar mais de 70% de gasodutos existentes, permitindo uma solução econômica para o transporte do hidrogênio.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 15/10/2024

CRESCIMENTO DO BIOMETANO PASSA PELA CRIAÇÃO DE NOVAS DEMANDAS PARA O GÁS NATURAL, DEFENDE ABEGÁS

Para Marcelo Mendonça, políticas para substituição de diesel por gás no transporte pesado poderiam estimular o biometano

O mandato para o biometano, introduzido na lei do Combustível do Futuro, foi concebido dentro de uma lógica de substituição de um mercado existente de gás natural, mas, para que a produção do biocombustível alcance no futuro patamares ainda maiores será preciso estimular a criação de novas demandas.

A avaliação é do diretor técnico comercial da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), Marcelo Mendonça.

Em entrevista ao estúdio eixos, no 11º Fórum do Biogás, ele reforçou a necessidade de criação de políticas para substituição do diesel por gás e biometano no transporte pesado – uma bandeira levantada pela entidade nos últimos anos.

Este mês, Abegás e a Associação Brasileira de Biogás (ABiogás) assinam um termo de cooperação que foca em definir ações para promover os corredores a gás.

“A criação do mandato [do biometano] intui a entrada, a substituição de um mercado existente, mas para você viabilizar novos investimentos, você precisa de uma demanda nova. Então, é preciso crescer esse mercado”, disse.

Corredores a gás já são uma realidade

Mendonça destaca que a entrada do gás no transporte pesado já é uma realidade. Hoje, são mais de mil veículos rodando a gás no país.

Além disso, o diretor da Abegás cita que o Brasil já possui hoje uma rede expressiva de postos de GNV, para veículos leves: são mais 1,7 mil pontos, ante 900 postos nos EUA, por exemplo.

“E 25% desses postos estão nas principais rodovias brasileiras. Então, esse programa [de deslocamento do diesel] não sai do zero. O corredor, ele já existe. A gente precisa reduzir a distância entre esses postos, precisa intensificar a adaptação desses postos [para alta vazão]. para você ter uma redução no tempo de abastecimento”, comentou.

A expectativa entre as distribuidoras, segundo Mendonça, é que o governo federal comece a olhar para essa pauta, diante da proximidade da COP 30.

A Abegás estima que a substituição do diesel importado por gás criaria uma demanda nova por cerca de 30 milhões de m³/dia de gás natural no país;

Ele pontua, contudo, que a iniciativa passa pela soma de esforços de políticas públicas dos diferentes entes nacionais.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política
Data: 15/10/2024

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES INVESTE EM EMPRESA DE EXPLORAÇÃO DE HIDROGÊNIO NATURAL NOS EUA

A Koloma é uma das empresas que ao lado da Petrobras e outras petroleiras financiam pesquisas sobre o potencial de hidrogênio geológico

Por Gabriel Chiappini



*Área de exploração de hidrogênio natural da Koloma, nos EUA.
Foto: Divulgação*

RIO — A Mitsubishi Heavy Industries (MHI) anunciou nesta terça (15/10) um novo investimento na Koloma, uma empresa com sede em Denver, Colorado (EUA), especializada na exploração de hidrogênio natural – também conhecido como hidrogênio branco ou geológico.

O aporte foi realizado por meio da subsidiária Mitsubishi Heavy Industries America (MHIA), que agora se junta a outros investidores, incluindo o fundo de investimentos do Bill Gates, o Breakthrough Energy Ventures, o Climate Pledge Fund da Amazon, e o Sustainable Flight Fund da United Airlines.

Segundo Takajiro Ishikawa, CEO da MHIA, a construção de um ecossistema de soluções de hidrogênio está entre as principais estratégias no negócio de transição energética da multinacional.

“Estamos buscando acelerar a economia do hidrogênio, oferecendo tecnologias de ponta e permitindo inovações revolucionárias no espaço do hidrogênio por meio de investimentos em startups”, conta.

A Koloma é uma das empresas que ao lado da Petrobras e outras petroleiras financiam pesquisas da Escola de Minas do Colorado e do Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS), para estudar o potencial de hidrogênio geológico.

Aumenta a busca por depósitos

Com o hidrogênio emergindo como um combustível promissor no cenário global de transição energética, a descoberta de reservatórios significativos de hidrogênio natural – também conhecido como hidrogênio branco – tem despertado grande interesse em várias partes do mundo.

De acordo com pesquisa da Rystad Energy, no final do ano passado, 40 empresas estavam atrás de depósitos naturais de hidrogênio, contra apenas 10 em 2020. Atualmente, estão em curso esforços exploratórios na Austrália, EUA, Espanha, França, Suíça, Albânia, Colômbia, Coreia do Sul, Canadá e aqui no Brasil.

Em abril, a Petrobras anunciou R\$ 20 milhões em pesquisas sobre os processos de geração e viabilidade de extração do hidrogênio natural no Brasil.

O trabalho de pesquisa ocorre desde outubro de 2023, inicialmente no estado da Bahia, com previsão de ser realizado em outros estados do país, e segue as diretrizes do Plano Estratégico 2024-2028.

O diferencial do hidrogênio natural em relação a outras rotas de produção, como via eletrólise (verde) ou reforma de gás natural com captura e armazenamento de carbono (azul), pode estar na disponibilidade e no preço, além da baixa emissão de CO2.

De acordo com o USGS, pode haver 5 trilhões de toneladas de hidrogênio no solo, e a exploração de apenas uma pequena fração dos depósitos poderia fornecer energia limpa suficiente durante centenas de anos.

Além disso, o hidrogênio natural pode ser renovável, uma vez que ele também é classificado como um fluxo e não apenas como um estoque de recurso fóssil. Isto é, além da acumulação em rochas hospedeiras (reservatórios), também existe um processo dinâmico de geração do gás.

Hoje, apenas em Bourakébougou, no Mali, o gás é explorado de maneira comercial para abastecer as residências da região.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 15/10/2024

BNDES APROVA R\$ 500 MILHÕES PARA FINANCIAR FÁBRICA DE EVTOL (CARRO VOADOR) EM SÃO PAULO

Com recursos do programa BNDES Mais Inovação, a unidade da Eve será instalada em Taubaté

Por eixos



BNDES aprova R\$ 500 milhões para Eve Air Mobility produzir o carro voador | Foto: Divulgação Eve

BRASÍLIA — O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) divulgou nesta terça (15/10) que aprovou financiamento de R\$ 500 milhões para a Eve Air Mobility, subsidiária da fabricante de aeronaves Embraer, desenvolver sua unidade de produção do eVTOL (carro voador).

Com recursos do programa BNDES Mais Inovação, a unidade será instalada em Taubaté (SP).

Segundo a instituição de fomento, o apoio da unidade fabril é um desdobramento de uma parceria entre Eve e BNDES em 2022, para uma linha de crédito de R\$ 490 milhões dedicada ao desenvolvimento dos eVTOLs.

A expectativa da Eve é produzir até 480 aeronaves por ano, podendo expandir a capacidade do local em uma base modular, em quatro fases de 120 aeronaves cada.

Isto proporcionará uma metodologia de investimento disciplinada e eficiente em termos de capital à medida que o mercado cresce, avalia o BNDES.

“Este financiamento será fundamental para a instalação de nossa unidade de produção de eVTOL, que não apenas será a primeira do gênero no Brasil, mas também será alimentada por energia limpa e renovável, alinhada ao nosso compromisso com a sustentabilidade”, declara Johann Bordais, CEO da Eve.

A companhia acumula cartas de intenção (LOI) para 2.900 eVTOLs de 30 clientes em 13 países, representando um potencial de US\$ 14,5 bilhões em receita.

Como será o eVTOL

A aeronave utiliza oito rotores dedicados para voo vertical e asas fixas para voar em cruzeiro, sem nenhuma alteração na posição desses componentes durante o voo.

O conceito inclui um propulsor elétrico alimentado por motores elétricos duplos que fornecem redundância de propulsão para garantir os mais altos níveis de desempenho, segurança, despachabilidade e baixos custos operacionais.

Além de lançar seu primeiro protótipo em escala real em julho deste ano, a empresa selecionou todos os principais fornecedores de seu eVTOL.

O protótipo está em fase de testes projetados para avaliar todos os aspectos da operação e desempenho da aeronave, desde as capacidades de voo até os recursos de segurança.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 15/10/2024

PETROBRAS INICIA OPERAÇÃO DO FPSO MARIA QUITÉRIA NO CAMPO DE JUBARTE

Navio foi encomendado pela Petrobras da empresa Yinson, com contrato de arrendamento até 2047
Por Fernando Caixeta



FPSO Maria Quitéria opera no campo de Jubarte, na Bacia de Campos do pré-sal. | Petrobras/Reprodução

O navio-plataforma Maria Quitéria produziu o primeiro óleo nesta terça (15/10), após ter o início da operação, previsto para 2025, antecipado. O FPSO está localizado no campo de Jubarte, na porção capixaba da Bacia de Campos, no pré-sal.

A Petrobras opera o campo com 100% da concessão.

A plataforma tem capacidade para produzir 100 mil barris/dia de petróleo e para processar até 5 milhões de m³/dia de gás natural, com uma capacidade de armazenamento de 1 milhão de barris. O navio será interligado a oito poços produtores e oito injetores.

Segundo a companhia, a plataforma tem tecnologias para redução de emissões e maior eficiência operacional, com redução de aproximadamente 24% de emissão de gases de efeito estufa nas operações.

Com 156 metros de altura e 333 metros de comprimento, o FPSO está instalado em lâmina d'água de 1.385 metros. Além disso, terá capacidade de geração de 100 megawatts (MW) de energia, o suficiente para abastecer uma cidade de 230 mil habitantes.

O contrato de afretamento com a empresa chinesa Yinson, também responsável pela construção do navio, tem duração de 22 anos e seis meses, finalizando em 2047.

Maria Quitéria é o terceiro FPSO da Yinson destinado ao Brasil. Também desenvolvida pela companhia chinesa, a unidade Ana Nery opera para a Petrobras desde maio de 2023, enquanto o FPSO Atlanta irá atender a Enauta Energia.

Parque das Baleias

A área do Parque das Baleias, onde está o campo de Jubarte, é composto também pelos campos de Baleia Anã, Cachalote, Caxaréu, Pirambú e Mangangá. O primeiro campo, Jubarte, foi descoberto em 2001.

Em 2019, a Petrobras e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) celebraram um acordo para a prorrogação do prazo de concessão até 2056 do novo campo de Jubarte unificado, que viabilizou a implantação do FPSO Maria Quitéria, novo sistema de produção do Projeto Integrado do Parque das Baleias, além de projetos complementares na área.

Atualmente, estão em operação no Parque das Baleias outras três plataformas: P-57, P-58 e FPSO Cidade de Anchieta. Com a entrada em operação do FPSO Maria Quitéria, em plena carga, esta unidade corresponderá a cerca de 40% da produção do campo.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 15/10/2024

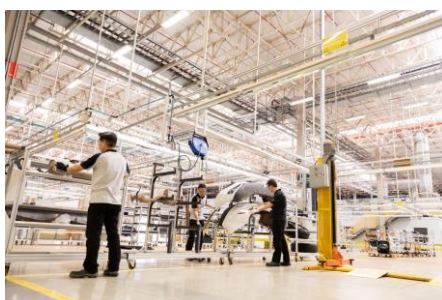


JORNAL O GLOBO – RJ

CHINESA GWM VAI INAUGURAR FÁBRICA EM SÃO PAULO EM MAIO E MONTAR CARROS 'PEÇA E PEÇA'

Planos iniciais previam importação de conjuntos de componentes já prontos. Meta é atingir 60% de nacionalização em três anos

Por O GLOBO — São Paulo



Fábrica da GWM no Brasil — Foto: Divulgação/GWM

A montadora chinesa Great Wall Motor (GWM) vai inaugurar sua primeira fábrica no Brasil em maio de 2025. Em entrevista ao jornal Valor, o diretor de assuntos institucionais da GWM Brasil, Ricardo Bastos, anunciou também que na nova planta, localizada em Iracemápolis (SP), a montagem dos veículos será feita peça por peça. Inicialmente, a empresa planejava montar os veículos utilizando conjuntos de componentes já prontos e importados.

Junto com a fábrica, será lançado o SUV híbrido Haval H6.

A unidade foi construída para uma capacidade inicial de 20 mil veículos, mas já recebeu licença para 50 mil veículos por ano, com a meta de alcançar esse número em três anos. De acordo com a GWM, o planejamento inicial é de produzir componentes como pneus, vidros, rodas e bancos, além de realizar localmente a pintura dos carros.

A GWM começou a selecionar funcionários para cargos de liderança em Iracemápolis no início de outubro, e planeja ter 100 novos colaboradores apenas em 2024. Até o início da produção, programada para o primeiro semestre de 2025, a empresa deve contratar 700 novos colaboradores. Os primeiros treinamentos serão realizados internamente, mas a montadora contará com o apoio do Senai no início do ano que vem.

O início do recrutamento ocorreu logo depois que o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) homologou o projeto da GWM Brasil para o Programa Mobilidade Verde

e Inovação (Mover), que amplia os parâmetros de sustentabilidade na indústria automobilística e concede incentivos às companhias que apostam em descarbonização.

Em comunicado, a GWM disse que, com a autorização, será possível transferir gradualmente todos os processos produtivos, atualmente realizados na China, para São Paulo. A meta é atingir 60% de nacionalização em três anos, o que permitiria exportar para a América Latina.

A unidade em Iracemápolis integra a primeira fase do plano de investimentos da montadora no Brasil, que chegará a R\$ 10 bilhões até 2032. Apenas nessa primeira fase, que vai até 2026, o aporte será de R\$ 4 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/10/2024

REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR ADIA CRONOGRAMA DE TRABALHO DA REGULAMENTAÇÃO

Eduardo Braga se recupera de cirurgia. Plano para votação sai na semana que vem

Por Eliane Oliveira — Brasília



O senador Eduardo Braga — Foto: Marcelo Camargo / Agência Brasil

Relator do projeto de lei que regulamenta a Reforma Tributária no Senado, o líder do MDB na Casa, Eduardo Braga (AM), só vai apresentar seu cronograma de trabalho no próximo dia 23 de outubro. A previsão é que isso acontecesse nesta quarta-feira, na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

Por recomendação médica, Braga ficará afastado de suas atividades parlamentares até o próximo dia 20. Segundo nota divulgada pelo gabinete do senador, Eduardo Braga se submeteu a uma cirurgia, para a retirada de uma hérnia de disco e um cisto.

Com a apresentação do plano de trabalho do PL 68/2024 no dia 23, fica mantida a previsão de análise da matéria "ainda este ano", diz a nota. Essa estimativa foi acertada com os presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e da CCJ, Davi Alcolumbre (União-AP).

No último sábado, em entrevista coletiva em Roma, na Itália, Pacheco afirmou que a regulamentação da Reforma Tributária ainda encontra divergências nos setores público e no privado. Porém, disse que o projeto deve ser aprovado ainda em 2024.

— Vamos nos debruçar sobre o tema no decorrer de outubro e ao longo de novembro e estamos otimistas de termos essa aprovação até o fim do ano, para que possamos virar essa página, aguardar o período de transição e fazer valer um sistema tributário melhor do que o anterior. É nisso que verdadeiramente acreditamos.

O governo retirou, no início deste mês, a urgência da tramitação do projeto de lei que regulamenta os principais aspectos da reforma tributária, porque a matéria estava travando a pauta na Casa desde 22 de setembro. O texto já foi aprovado na Câmara. dos Deputados e está no Senado.

Um dos principais pontos da regulamentação é a criação da lei geral da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que substituirão os tributos federais, estaduais e municipais. Também haverá a cobrança do Imposto Seletivo, que incide sobre sobre itens considerados prejudiciais à saúde e ao meio ambiente, e estabelecido um regime de "cashback".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/10/2024

TEBET DIZ QUE 'CHEGOU A HORA' DE LEVAR A SÉRIO A REVISÃO ESTRUTURAL DE GASTOS DO BRASIL

Uma única medida pode abrir espaço de R\$ 20 bilhões, afirmou, sem entrar em detalhes
Por Bernardo Lima — Brasília



Os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e do Planejamento, Simone Tebet — Foto: Cláudio Reis/Agência Enquadrar/AgênciaO Globo

A ministra do Planejamento, Simone Tebet, disse nesta terça-feira que "chegou a hora de levar a sério a revisão de gastos estrutural do Brasil, num momento em que o governo discute uma agenda de corte de despesas. Sem entrar em detalhes, ela disse que uma única medida que está sendo estudada pode abrir um espaço fiscal de até R\$ 20 bilhões.

— O mais importante é que chegou a hora de levar a sério a revisão de gastos estrutural no Brasil. O Brasil já fez o dever de casa, o governo, o Congresso, do lado da receita. Não é possível mais resolver o problema fiscal do Brasil apenas pela ótica da receita — afirmou, após se reunir com Fernando Haddad, ministro da Fazenda. — Já foi o momento de combater fraudes e erros, agora é hora de fazer revisão estrutural.

A ministra disse que há debates interditados pelo presidente Lula, como a política de ganho real do salário mínimo, que não deve ser alterada e o arcabouço fiscal, que continuará sem mudanças. Ela afirmou, porém, que a ideia é colocar o máximo de medidas ainda nesse ano para votar tudo até meio do ano que vem.

— Estamos muito otimistas que esse pacote terá condições de avançar na mesa do presidente Lula — afirmou, que não detalhou as ações, mas afirmou que uma das medidas estudadas pode abrir um espaço fiscal de até R\$ 20 bilhões.

Tebet afirmou que a ideia é logo após o segundo turno já conversar com o presidente Lula e depois com os presidentes das duas Casas Legislativas: Arthur Lira (PP-AL), da Câmara, e Rodrigo Pacheco, do Senado (PSD-MG).

A ministra disse que a primeira etapa dessa revisão de gastos foi cumprida com o combate de fraudes e erros.

— A segunda etapa, a de agora, será de medidas estruturantes, ainda que não sejam ideias ou as que nos gostaríamos — afirmou, acrescentando que parte das medidas podem ser apresentadas neste ano e parte em 2025.

Segundo a ministra, no entanto, medidas de revisão de gastos tributários não deve entrar para o pacote que será apresentado ainda neste ano.

— Há uma etapa a ser discutida ainda na revisão de gastos, que estamos deixando para o ano que vem, que envolvem os gastos tributários. Os gastos tributários respondem a quase R\$ 600 bi de renúncia fiscal, 6% do PIB brasileira, e a ideia é que ao longo do tempo a gente possa chegar a 2% — detalhou.

Tebet disse que mais de 30 medidas estão sendo estudadas pelo o governo para o processo de revisão de gastos do governo até 2026.

Agenda da secretaria

Como mostrou O GLOBO nesta segunda, o Ministério da Fazenda planeja anunciar medidas estruturais de contenção de gastos após o segundo turno das eleições municipais, marcado para o próximo dia 27. A intenção é dar andamento à agenda liderada pela Secretaria de Monitoramento e

Avaliação de Políticas Públicas do Ministério do Planejamento, como ajustes nas regras de abono salarial, seguro-desemprego e Benefício de Prestação Continuada (BPC).

No entendimento da Fazenda, as medidas são necessárias para assegurar a retomada do grau de investimento até o fim do governo de Luiz Inácio Lula da Silva, em 2026. Esse discurso vai ser encampado pela pasta de Haddad como forma de convencer o presidente Lula e o Congresso Nacional da necessidade da agenda, além de tentar blindar as medidas.

O recado também é importante para o mercado, já que um eventual grau de investimentos do país pode melhorar o fluxo de aportes internacionais no país.

Os estudos miram aumentar a eficiência das políticas e do gasto público, mas são consideradas impopulares por mexer nas regras de benefícios sociais e assistenciais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/10/2024

CADE APROVA COMPRA DE 15% DA ANGLO AMERICAN BRASIL PELA VALE

Anglo American continuará a controlar, gerenciar e operar Minas-Rio, incluindo qualquer futura expansão

Por Bernardo Lima — Brasília



Pelo acordo, a Vale ficará com 15% do complexo de produção de minério de ferro Minas-Rio — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, sem restrições, a aquisição pela Vale de 15% do capital da Anglo American Minério de Ferro Brasil.

O despacho foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira. Pelo acordo, a Vale ficará com 15% do complexo de produção de minério de ferro Minas-Rio. Em troca, a empresa pagará US\$ 157,5 milhões e vai transferir a Mina de Serra da Serpentina para o Minas-Rio.

A Anglo American continuará a controlar, gerenciar e operar Minas-Rio, incluindo qualquer futura expansão.

“Em contrapartida à transação primária, a Vale aportará ao capital da Anglo American Brasil um conjunto de imóveis e outros ativos (inclusive direitos minerários, planos, resultados de sondagens e outros ativos correlatos) que compõem o Projeto Serra da Serpentina, um projeto ainda greenfield (não operacional) na região do município de Conceição do Mato Dentro (MG)”, escreveram os técnicos do Cade.

Ano passado, o sistema Minas-Rio atingiu a produção recorde de 24,2 milhões de toneladas, alta de 12% ante 2022, informou a Anglo. Para 2024, a meta é produzir entre 23 milhões e 25 milhões de toneladas.

Uma expansão da capacidade para 31 milhões de toneladas por ano já está garantida no plano de investimentos da Anglo, de R\$ 12 bilhões até 2028.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/10/2024

'FREE-FLOW': ENTENDA AS NOVAS REGRAS PARA O PEDÁGIO ELETRÔNICO EM RODOVIAS DO PAÍS

Texto revisa regulamentação de 2022. O modelo aumenta prazo para motorista pagar tarifa sem receber multa e cria símbolos para sinalizar praças sem cancela

Por Anna Bustamante com Agência Brasil — Rio



Pedágio da Linha Amarela — Foto: Fabiano Rocha/Agência O Globo

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) aprovou na segunda-feira as novas regras para implementação do sistema free-flow (fluxo livre em inglês), modelo de pedágio eletrônico que deve substituir as tradicionais praças de pedágio nas rodovias do país. O novo modelo, que revisa regulamentação de 2022 e ainda não está valendo, permitirá que motoristas passem pelos pontos de cobrança de pedágio automático, sem necessidade de qualquer

parada nas cabines para o pagamento da tarifa.

O sistema cobrará dos motoristas apenas pelos trechos percorridos na rodovia. A portaria que implementa o free-flow começará a valer assim que for publicada no "Diário Oficial da União". O texto vai orientar e uniformizar as regras para o funcionamento desse sistema de cobrança no Brasil.

Veja as principais mudanças:

- Os motoristas serão cobrados apenas pela quilometragem percorrida
- O prazo de pagamento do pedágio passa de 15 para 30 dias após o motorista passar pelo free flow. Caso a data limite para pagamento não seja considerada dia útil, o prazo será estendido até o próximo dia útil;
- Todos os dados sobre cobrança passam a estar disponíveis em um local centralizado, além do aplicativo Carteira Digital de Trânsito;
- Novas placas e símbolos instalados em todos os trechos onde o pedágio free flow de livre passagem é adotado, incluindo nos acessos das vias;
- Órgãos e concessionárias promoverão campanhas educativas para explicar o funcionamento do novo pedágio;
- As imagens capturadas do veículo serão armazenadas nos sistemas por 90 dias contados da data da passagem, ou cinco anos para motoristas que não pagaram o pedágio;
- Veículos registrados no exterior não poderão deixar o país até o pagamento de todas as passagens nos pedágios eletrônicos.

O que é o free-flow?

O "free flow" é um sistema de cobrança eletrônica de pedágios nas rodovias, sem a necessidade de paradas em praças de pedágio tradicionais. O objetivo é tornar o tráfego mais fluido e reduzir o tempo de viagem, além de diminuir a emissão de poluentes causados por veículos parados ou desacelerando para pagar pedágio.

O novo modelo traz mudanças com relação ao valor da tarifa, forma de pagamento e prazos. Além de modernizar os formatos de identificação e classificação dos veículos, no sistema de pedágio sem cabines e cancelas.

O que muda no valor do pedágio?

Com relação ao valor, a resolução mexe com sistema tradicional, em que o motorista paga uma tarifa fixa, independentemente de quanto da rodovia ele utiliza. No novo modelo, os condutores de veículos pagarão pedágio apenas pelo trecho percorrido. Segundo a Contran, esse sistema gera maior "justiça tarifária", pois considerará a quilometragem rodada, o que poderá diminuir o valor para beneficiar, por exemplo, o motorista que mora perto do pedágio.

Essa mudança só será possível a partir da instalação de mais pórticos pelas concessões de rodovias. Estes equipamentos fazem parte do sistema de cobrança de pedágio eletrônico.

“O cidadão vai pagar por aquilo que usou. Hoje, a praça de pedágio tradicional não permite fazer essa cobrança porque precisa de uma estrutura muito maior. Então, quando a gente aprimora a regulamentação do free-flow certamente estará barateando o uso da rodovia para o cidadão”, prevê o secretário Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes, Adrualdo Catão, segundo informações da Agência Brasil.

Como será feito o pagamento?

Segundo o texto do Ministério do Trabalho, o pagamento poderá ser feito de duas maneiras: de forma automática ou avulsa. A primeira é por meio de um contrato prévio no qual pode ser cadastrado, por exemplo, um cartão de crédito para a cobrança automática. A segunda forma é pelos meios físicos e digitais disponibilizados, como totens de autoatendimento distribuídos na via, aplicativos e sites das concessionárias e pelos links de pagamento disponíveis na Carteira Digital de Trânsito.

Pela resolução, as concessionárias das rodovias têm até 180 dias para centralizar a informação de cobrança de pedágio. O secretário Adrualdo Catão disse que a concentração da notificação sobre a cobrança e o pagamento na plataforma digital “vão simplificar a vida do cidadão”.

“Hoje, a grande reclamação é que o usuário final passa e não sabe bem onde tem que pagar. Agora, tudo vai estar totalmente centralizado: a informação da passagem e o local para pagamento”, explicou à Agência Brasil.

E os prazos para o pagamento?

A medida também amplia o prazo de pagamento do pedágio dos atuais 15 dias posteriores à passagem pela praça de pedágio para 30 dias. Ou seja, agora o motorista tem 15 dias a mais para quitar a tarifa. Esta medida começa a valer a partir da publicação da resolução no Diário Oficial da União (DOU).



Sinalização sobre pedágios eletrônicos aprovada pelo Contran — Foto: Divulgação/Contran

Após o prazo de 30 dias, o não pagamento será considerado infração grave, prevista no Artigo 209 do Código de Trânsito Brasileiro, com multa de R\$ 195,23 e cinco pontos na Carteira Nacional de

Habilitação (CNH) do condutor. Aduardo Catão, prevê que a ampliação do prazo para o cidadão resultará em menos multas por falta de pagamento. As informações são da Agência Brasil.

“Temos verificado que muitos cidadãos pagam o pedágio no 16º dia, no 20º dia. Então, esse prazo de 30 dias deve reduzir drasticamente a quantidade de multas por evasão de pedágio no Brasil”, enfatizou.

Como fica a identificação?

O free-flow moderniza os formatos de identificação e classificação dos veículos, no sistema de pedágio sem cabines e cancelas. O formato prevê que as concessionárias adotem tecnologias automáticas como o uso da conferência digital da placa, da imagem do veículo, classificação veicular e também pela tag colocada no para-brisa do veículo.

Neste último caso, a comunicação é feita com tecnologia de radiofrequência para abrir as cancelas automáticas e permitir livre passagem do veículo.

Caso o motorista seja multado, as imagens dos veículos serão armazenadas pelo prazo mínimo de 90 dias, podendo chegar a cinco anos.

Sinalização

A identificação das praças de cobrança em todas as rodovias do país serão feitas por placas que terão um símbolo criado especificamente para o novo sistema de pedágio.

As sinalizações deverão ser instaladas nos principais acessos e ao longo da via. O objetivo é informar os motoristas sobre a presença do sistema, que passará a ser chamado em todo o país de "pedágio eletrônico".

As regras aprovadas em 2022 deixavam o formato da sinalização a critério das concessionárias, estabelecendo somente informações mínimas que deveriam constar dos equipamentos. *Anna Bustamante, estagiária sob a supervisão de Danielle Nogueira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/10/2024

CRÉDITO SEGUE COM EXPANSÃO EM CONCESSÕES E REDUÇÃO DE TAXAS, DIZ CAMPOS NETO

Presidente do Banco Central destacou o desempenho das captações de crédito no mercado

Por Bernardo Lima — Brasília



Roberto Campos Neto, presidente do BC, concede entrevista ao GLOBO
— Foto: Maria Isabel Oliveira/Agência O Globo

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou que o atual ciclo de crédito no Brasil segue com expansão em volume de concessões e redução de taxas de juros.

A declaração foi dada em vídeo gravado na semana passada e exibido em evento promovido pela Uqbar nesta terça-feira.

— O atual ciclo de crédito no Brasil segue com expansão em volume de concessões e redução de taxas de juros na maior parte das linhas, tanto nas concessões às famílias, quanto às empresas — disse o presidente do BC.

Campos Neto ainda ressaltou também que o desempenho do mercado de capitais no país segue forte. Segundo o presidente do BC, o volume de emissões de instrumentos de renda fixa bateu recorde neste ano.

— Em 2024 o mercado de capitais no Brasil teve até agora um volume de emissões de instrumentos de renda fixa, tais como recebíveis Certificados de Recebíveis Imobiliários (CRI) e Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRA), 50% superior em relação ao melhor ano da série.

Para Campos Neto, os “avanços regulatórios” implementados pelo BC foram essenciais para este resultado.

— Os avanços regulatórios implementados pelo Banco Central contribuíram de forma significativa para estes resultados, todos estes avanços, além de favorecerem a expansão do mercado de crédito e o aprofundamento do mercado de capitais visam construir um sistema financeiro mais eficiente, competitivo, sustentável e inclusivo — ressaltou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/10/2024

LULA SE REÚNE COM PRESIDENTES DOS PRINCIPAIS BANCOS DO PAÍS

Encontro acontecerá nesta quarta-feira no Palácio do Planalto
Por O Globo — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva vai se reunir nesta quarta-feira com o presidente da Federação dos Bancos do Brasil, Isaac Sidney, e com os presidentes das principais instituições financeiras do país. O encontro terá a presença do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e vai acontecer no fim da manhã no Palácio do Planalto.

Também estão confirmados: Luiz Trabuco, presidente do Conselho Diretor da Febraban; Marcelo Noronha, presidente do Banco Bradesco; Milton Maluhy, presidente do Itaú Unibanco; Mário Leão, presidente do Banco Santander; André Esteves, presidente do Conselho de Administração do Banco BTG Pactual; e Alberto Monteiro, presidente do Banco Safra.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/10/2024

CORTE DE GASTOS COMEÇARÁ COM REDUÇÃO DOS SUPERSALÁRIOS. VEJA OUTRA MEDIDAS

Por Miriam Leitão



A Esplanada dos Ministérios em Brasília: governo prepara corte de gastos — Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

O pacote de corte de gastos já está na mesa do presidente Lula. Ele nos próximos dias deve decidir por onde ir. Mas o primeiro item a ser cortado serão os supersalários do setor público, que entre outras coisas desrespeita a lei do teto dos salários. O cálculo é que vão ser economizados de R\$ 3 bilhões a R\$ 4 bilhões por ano apenas fazendo cumprir a lei que estabelece um limite para os salários na esfera pública.

O objetivo da equipe econômica com o pacote de corte de gastos é uma redução nas despesas de meio ponto percentual do PIB, o que permitiria o cumprimento da meta em 2025 sem nenhuma medida de aumento de arrecadação. Até agora o governo vem aumentando a arrecadação para cumprir a meta, mas agora é realmente um pacote de corte de despesas, segundo me disseram.



Entre as medidas que estão sendo pensadas, um dos focos são os programas sociais para torná-los mais eficientes e mais focados realmente no grupo que devem atender. O abono salarial é um dos programas em análise, mas ainda não se sabe exatamente qual seria a mudança.

A equipe econômica está estudando também os gastos da área militar. O corte, no entanto, não deve ser no custeio, que já foi bastante reduzido.

Há ainda a meta de mudar o seguro-desemprego para que ele não seja um estímulo à rotatividade.

Ao mesmo tempo que prepara o pacote de corte de gastos, a equipe trabalha para aperfeiçoar políticas públicas.

Desta vez, afirmam fontes, não se está falando em reduzir isenções, mas em corte de despesa mesmo. A equipe econômica está analisando há bastante tempo as contas públicas e avalia que alguns gastos não deveriam estar sendo feitos ou estão sendo feitos de forma errada e mais cara do que deveriam.

Nesse pacote de corte há medidas que dependem do Congresso e outras que podem ser feitas por decisão do Executivo. Mas são medidas para serem aprovadas neste ano. Como disse uma fonte: "Se nós determinássemos o rumo dos acontecimentos, seria assim, aprovava este ano todo, ficava tudo já em vigor para no ano que vem reduzir a despesa em meio ponto percentual e poder cumprir a meta."

Esse assunto ocupa integrantes dos ministérios da Fazenda e do Planejamento, que cuidam de despesas e Orçamento. Estão todos olhando essas questões exatamente para reverter a impressão de fragilidade do arcabouço fiscal. Essa percepção já está cobrando seu preço em termos de juros futuros, que têm subido muito nos últimos dias, tornando mais caro o financiamento da dívida pública de longo prazo. A equipe econômica acredita que esse pacote de corte de gasto terá um efeito benéfico extra que é comprovar o compromisso do governo com o arcabouço fiscal.

Recentemente, quando promoveu a nota de risco do Brasil, a agência de risco Moody's avaliou que o arcabouço tem confiabilidade moderada. O que o governo quer é aumentar a confiabilidade no arcabouço fiscal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/10/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TÉCNICOS DA FAZENDA ALERTARAM PARA RISCO DE FRAUDE COM NOVO AUXÍLIO GÁS, ASSINADO POR HADDAD

Documentos mostram que equipe fez advertências à proposta que coloca despesa fora do Orçamento, mas não viu impedimentos para assinatura; Fazenda, Minas e Energia e Casa Civil não comentam

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – O Ministério da Fazenda alertou para o risco de fraude e de despesas serem classificadas como irregulares no novo desenho do Auxílio Gás, proposto pelo governo Lula ao Congresso, mas mesmo assim o ministro da pasta, Fernando Haddad, assinou o projeto. O texto é assinado também pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, defensor do desenho.

O Estadão obteve acesso aos documentos que embasaram a elaboração da proposta via Lei de Acesso à Informação (LAI). O Ministério da Fazenda não quis se manifestar sobre as conclusões alegando que o projeto está em tramitação no Congresso. O Ministério de Minas e Energia e a Casa

Civil, por onde o texto passou antes de virar um projeto de lei, também foram procurados pela reportagem, mas não comentaram.

O governo enviou o projeto em regime de urgência na Câmara, ou seja, colocando prioridade sobre outras propostas, mas, nesta terça-feira, 15, retirou a urgência do texto, dando mais tempo para analisar os efeitos do texto.

Atualmente, o Auxílio Gás envolve recursos do Orçamento da União e se submete ao arcabouço fiscal, que limita as despesas do governo federal. O poder público repassa o dinheiro diretamente para famílias de baixa renda comprarem o gás de cozinha. O projeto de lei prevê uma mudança no repasse. A proposta provocou crítica de especialistas por autorizar despesas fora do Orçamento, driblando as regras fiscais.



Os ministros das Minas e Energia, Alexandre Silveira e da Fazenda, Fernando Haddad Foto: Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Com a mudança, empresas da área de petróleo passariam a depositar valor equivalente à parcela de suas obrigações com a União que bancam o Fundo Social em uma conta da Caixa. O banco, por sua vez, faria o pagamento do auxílio para o fornecedor do botijão ou para o beneficiário. O valor que não é pago para a União diminui a arrecadação do governo. O benefício operado pela Caixa vira uma despesa, mas não aparece no Orçamento federal, driblando os limites fiscais.

“O modelo de descontos diretos pode gerar incentivo a fraudes na política pública, a exemplo da revenda de botijões por beneficiários ou da existência de operações fictícias entre revendedores e beneficiários”, diz uma nota técnica da Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda elaborada no dia 23 de agosto, três dias antes de o projeto ser anunciado.

“Por outro lado, destaca-se que o Brasil também possui programas de referência de desconto ou gratuidade no acesso a determinados produtos, com destaque para o Programa Farmácia Popular, que permite o acesso da população a remédios e apresenta repercussões significativas na saúde pública da população de modo a que se apropriem dos descontos concedidos.” O órgão entendeu que a Fazenda ainda deveria analisar os impactos fiscais do projeto.

Coube à Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, também vinculada ao Ministério da Fazenda, tecer conclusões sobre os aspectos orçamentários do projeto. O órgão identificou “potenciais efeitos financeiros” envolvendo a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), “cujo cumprimento pode ser atestado no momento da regulamentação, sob pena de as despesas serem consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público.” Essa manifestação foi feita às 20h do dia 26 de agosto, quando Lula e Silveira já haviam anunciado a proposta.

Após o envio do projeto, o Ministério da Fazenda admitiu preocupações e passou a defender correção de “eventuais erros”. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que o formato seria revisto para trazer as despesas para dentro do Orçamento. Até o momento, porém, não houve essa correção. Procurado pela reportagem, o Ministério da Fazenda afirmou que não iria se manifestar, uma vez que o projeto está em tramitação no Congresso Nacional.

Outros ministros do governo defendem o projeto como foi enviado. “Sem papas na língua, eu defendo que seja pago pelos fundos. Qual é o problema que tem o Fundo Social do pré-sal pagar isso? Isso aqui é ou não social?”, afirmou o ministro do Desenvolvimento Social, Wellington Dias, ao Estadão. Com a mudança, o Auxílio Gás sairia da alçada da pasta e iria para o Ministério de Minas e Energia.



A Consultoria de Orçamentos da Câmara apontou uma série de violações à Constituição e às leis na proposta pelo pagamento de despesas à margem do processo legislativo orçamentário. “Desse modo, ainda que o pagamento desse dispêndio represente uma despesa primária, a não consignação dessas despesas na lei orçamentária anual da União implica que os montantes envolvidos em tal operação não estarão sujeitos aos limites de despesas estabelecidos pelo RFS (Regime Fiscal Sustentável – o novo arcabouço fiscal)”, diz nota da consultoria.

Os consultores da Câmara concluíram que o projeto deveria vir acompanhado de estimativa de impacto no Orçamento, o que não ocorreu. A Fazenda não viu essa necessidade ao falar que o novo modelo, que gera renúncia de receitas para a União, é autorizativo, e não obrigatório. Mas, para os técnicos do Congresso, a proposta teria de ser acompanhada do cálculo. “No caso concreto, diante da constatação de que o PL 3.335/2024 não se fez acompanhar de tais estimativas de impacto, a proposição é inadequada e incompatível sob os aspectos orçamentário e financeiro”, diz a nota da consultoria.

Minas e Energia e Casa Civil defenderam modelo

Durante a elaboração do projeto, o Ministério de Minas e Energia argumentou que o desenho atual não garante que os beneficiados estejam usando o dinheiro para comprar o gás de cozinha. “Assim, o objetivo energético da política pública, qual seja o de redução da pobreza energética, pode não estar sendo alcançado por meio do mecanismo atual”, diz nota técnica da Secretaria Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do MME, assinada no dia 15 de agosto.

A operação pela Caixa, segundo a pasta de Alexandre Silveira, permite que a política pública “seja eficiente e capilarizada, de modo a garantir o acesso facilitado e rápido ao GLP pelas famílias beneficiárias em todo o País.” Além disso, o órgão viu vantagens no projeto, como combate à pobreza e à desigualdade, ampliação do mercado de trabalho, proteção dos interesses do consumidor quanto ao preço e garantia do fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional.

O Orçamento de 2025 foi elaborado pelo governo incorporando o novo modelo. O governo cortou 84% da verba do Auxílio Gás na proposta, deixando um dinheiro insuficiente para bancar o benefício no próximo ano. Dessa forma, as despesas já começariam a vir da nova operação.

A Casa Civil, chefiada pelo ministro Rui Costa, também defensor da proposta, elaborou uma nota afirmando que modelo que viabiliza o desconto na compra do gás de cozinha por famílias de baixa renda, com possibilidade de financiamento tanto com o Orçamento da União quanto com os recursos do pré-sal, “contribuindo para a segurança alimentar das pessoas, para o acesso a combustível limpo para cocção e para o combate à pobreza energética.”

Na última hora, houve uma mudança que não passou pelo crivo das consultorias técnicas dos ministérios. A minuta elaborada pelo Ministério de Minas Energia autorizava o governo a usar dividendos da Petrobras que são pagos à União e passariam a ser direcionados à Caixa para bancar o novo desenho do Auxílio Gás. A versão final do projeto de lei ficou sem essa previsão. O Ministério de Minas e Energia e a Casa Civil não se manifestaram sobre a mudança e sobre os alertas feitos pela Fazenda durante a elaboração do texto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/10/2024

CONSTRUÇÃO DE NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES EM SANTOS TEM PROJETO DEFINIDO E LEILÃO DEVE SER EM 2025

Ministério de Portos e Aeroportos informa que decidiu avançar com plano de licitação da área no porto santista, que deve elevar capacidade de movimentação em 50%; área vai abrigar também um terminal de passageiros

Por Ivo Ribeiro

Depois de se arrastar por cinco anos, e ser alvo de polêmica e críticas de usuários de cargas, o projeto para construção de um novo terminal de contêineres no Porto de Santos (SP) recebeu um sinal de que poderá sair do papel. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) vai anunciar nesta terça-feira, 15, que decidiu avançar com o plano de leilão da área dentro do porto santista para a construção do novo terminal pela iniciativa privada.

Segundo informação do MPor obtida pelo Estadão, foi encaminhado pela pasta à Infra S/A (antigo Denit) um ofício com as diretrizes para a concessão da área, as quais preveem adaptações no modelo original proposto em 2019 para o projeto a ser instalado na região do Saboó. Em 2022, o projeto, que ficou conhecido como STS10, estava atrelado ao plano de privatização do Porto de Santos, o qual foi sustado na nova gestão do governo federal que assumiu em janeiro de 2023.



Terminal da operadora Santos Brasil no porto santista: novo terminal, o STS10, conforme Ministério de Portos vai elevar capacidade em Santos para contêineres em 50% Foto: Porto de Santos/Divulgação

O novo plano, elaborado pela Infra, informa o ministério, prevê expressiva ampliação da atual capacidade de movimentação de contêineres em Santos, onde já operam os terminais Santos Brasil, BTP, DPW e Ecoporto. Segundo o ministério, foram analisadas várias alternativas à concessão da unidade portuária STS10. Os novos estudos, informa, incluem ainda novo terminal

de passageiros..

De acordo com o MPor, o modelo aprovado, feito em alinhamento com a Casa Civil, prevê a construção de quatro berços de atracação, permitindo elevar a atual capacidade de contêineres em 50%. Hoje, o porto santista “recebe 6 milhões de contêineres por ano, passará a ter capacidade para comportar 9 milhões de unidades”. O projeto original do STS10 previa três berços de atracação, com capacidade de movimentar por ano 2,3 milhões de TEUs (medida padrão para contêineres).

Em nota ao Estadão, o ministro Sílvio Costa Filho, declarou que o projeto atual foi elaborado após muita análise para que se pudesse encontrar a melhor solução para o Porto de Santos. Segundo Filho, “o modelo original foi elaborado em um cenário de privatização do Porto de Santos, o que foi descartado pelo governo do presidente Lula”.

A ampliação da capacidade de importação e exportação do projeto santista, maior do País, destaca o ministro, irá garantir melhoria na operação, podendo tornar os produtos exportados mais competitivos. Costa Filho acrescenta que a proposta se encaixa no atual modelo de desenvolvimento do governo federal.

Alvo de questionamentos

O adiamento da construção do STS 10 foi alvo de muitos

Maiores portos das Américas

Movimentação em milhões de TEUs

Posição	País	Porto	Movimentação
1º	Estados Unidos	Los Angeles	9,91
2º	Estados Unidos	Nova York/Nova Jersey	9,49
3º	Estados Unidos	Long Beach	9,13
4º	Estados Unidos	Savannah	5,89
5º	Panamá	Colón	5,10
6º	Brasil	Santos	4,99
7º	Estados Unidos	Houston	3,98
8º	Estados Unidos	Virginia	3,70
9º	Canadá	Vancouver	3,56
10º	México	Manzanillo	3,47
11º	Seattle/Tacoma	Estados Unidos	3,38
12º	Balboa	Panamá	3,34
13º	Cartagena	Colômbia	3,14
14º	Charleston	Estados Unidos	2,79
15º	Callao	Peru	2,46
16º	Kingston	Jamaica	2,16
17º	Lázaro Cárdenas	México	2,02
18º	Guayaquil	Equador	1,90

Tabela: Estadão - Fonte: Lloyd's List - [Obter dados](#)

questionamentos. Usuários do Porto de Santos e entidades empresariais pressionaram para que fosse tirada do papel a licitação do projeto. Além do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), de armadores de contêineres, e do Cecafé, dos exportadores de café, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) também pleiteou medidas para resolver o caso.

Josué Gomes da Silva, presidente da Fiesp, em novembro do ano passado, encaminhou ofício aos ministros Silvio Costa Filho, do MPor, e Rui Costa, da Casa Civil, destacando a saturação da capacidade do porto, mostrando que já atingia 93% de utilização.

A licitação do STS-10 está paralisada desde 2022. A retomada caberá à Autoridade Portuária de Santos (APS), a antiga Codesp, que é a gestora do porto e está vinculada ao MPor.

Um relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) chegou a ser elaborado e divulgado em julho, no qual solicitava que a realização do leilão do projeto fosse retomada em 30 dias. O ministério se reuniu com técnicos do TCU e Casa Civil para buscar soluções e informar que não era possível atender o pleito no prazo que considerou exíguo e sem um novo projeto para o STS10.

Conforme o ministério, o estudo ajustado do novo terminal de contêiner em Santos deverá ser encaminhado para análise do TCU ainda este ano, quando estiver com todas as análises concluídas por técnicos internos e pela Infra. A previsão é que o leilão da área ocorra em 2025.

Sobre o terminal de passageiros, diz o MPor, ainda será analisada com a Infra e com os envolvidos a melhor modelagem para a operação, tendo em vista a importância do local que hoje recebe cerca de 1 milhão de passageiros de cruzeiros por ano. O novo terminal para passageiros, que ficará também na mesma área da região do Saboó, garante o ministério, não deve interferir na operação da área de contêineres.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/10/2024

INFRAESTRUTURA DO SUDESTE É PÉSSIMA OU REGULAR PARA 36% DOS EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA, DIZ CNI

‘Os maiores problemas estão associados ao transporte rodoviário e às condições de acesso marítimo aos principais portos’, afirma Roberto Muniz, diretor da confederação

Por Juliana Garçon

RIO - As condições de infraestrutura da região Sudeste estão entre péssimas, ruins e regulares na avaliação de 36% dos industriais ouvidos no estudo “Panorama da Infraestrutura”, da Confederação Nacional da Indústria (CNI), obtido com exclusividade pelo Estadão/Broadcast. O índice é menor do que a média nacional, de 45%.

De acordo com o trabalho, 40% dos empresários do Sudeste apontam a infraestrutura rodoviária da região como regular, ruim ou péssima contra a média nacional de 54%. Os dados indicam que, para o Sudeste superar as restrições logísticas, é fundamental que sejam priorizadas obras de manutenção, adequação e expansão de corredores logísticos estratégicos, como a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), a BR-381, a BR-116, a BR-101, a BR-262 e a Terceira Via de Ligação entre a Baixada Santista e a Capital Paulista.



‘A precariedade das rodovias públicas e o comprometimento da capacidade no Porto de Santos preocupam o setor industrial’, destacou em nota o diretor de Relações Institucionais da CNI, Roberto Muniz Foto: Sebastião Moreira/AE

“Os maiores problemas de infraestrutura no Sudeste estão associados ao transporte rodoviário e às condições de acesso marítimo aos principais portos. A precariedade das rodovias públicas e o comprometimento da capacidade no Porto de Santos



preocupam o setor industrial”, destacou em nota o diretor de Relações Institucionais da CNI, Roberto Muniz.

Apesar disso, a situação das estradas é melhor na região que no consolidado do país. No Brasil, 54% dos empresários industriais apontam a infraestrutura rodoviária como regular, ruim ou péssima. Na Região Sudeste, uma fatia menor relata essa situação (40%). Em relação à infraestrutura ferroviária, os industriais do Sudeste estão em linha com o resto do país. Cerca de 53% consideram a infraestrutura ferroviária como regular, ruim ou péssima na Região Sudeste. No Brasil, essa participação equivale a 52%.

A infraestrutura aeroportuária brasileira é regular, ruim ou péssima para 31% dos entrevistados e para 25% dos empresários do Sudeste. Na mesma comparação, a infraestrutura portuária é regular, ruim ou péssima para 34% dos industriais do Brasil. No recorte do Sudeste, o índice é de 35%. Já em relação à infraestrutura de energia, tanto no Sudeste quanto no Brasil como um todo, 34% afirmam que é regular, ruim ou péssima.

A infraestrutura de saneamento é vista como regular, ruim ou péssima por 45% dos industriais do Sudeste, índice melhor que no país como um todo (50%). A de telecomunicações tem a mesma classificação para 35% da região, ante 38% no país.

Alternativas para energia

Para melhorar o cenário na área de energia, os industriais recomendam que o governo busque expandir as redes do Gasoduto em Minas Gerais e no Espírito Santo; destrave os projetos hídricos de Minas Gerais que estão em tramitação na Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) ou em fase de licenciamento ambiental; melhore a capacidade da rede de distribuição de energia nos estados, reduzindo as quedas de tensão e desligamentos; fomente a produção de biometano por meio do aproveitamento do setor sucroenergético paulista e dos resíduos sólidos urbanos; retome a construção da usina termonuclear Angra 3.

Sugerem ainda que o governo impulse o desenvolvimento do mercado de hidrogênio de baixo carbono na região; incentive o projeto de captura e armazenamento de carbono no norte do estado do Rio de Janeiro; construa a Rota 4 do gás natural, abrindo caminho para o escoamento do gás natural produzido no pré-sal da Bacia de Santos; apoie o projeto de implementação da Rota 4b para escoamento do gás produzido e aumento da oferta na bacia de Campos; e contribua para agilidade nos processos de obtenção de licenças.

Em relação à logística, propõem avanço na construção, adequação, aprovação e renovação da Ferrovia Centro Atlântica (FCA); da Estrada de Ferro Vitória-Rio; da Malha Oeste e Sul; Ramal Sul da Estrada de Ferro Vitória a Minas; entre outras. Para favorecer a mobilidade urbana, a prioridade é o trem intercidades de SP; a malha metroviária fluminense; e a ligação seca entre Santos e Guarujá.

Em relação a portos e hidrovias, a CNI aponta a necessidade de modernizar as administrações portuárias públicas e assegurar obras de adequação e expansão dos portos de Santos, Rio de Janeiro, Imetame, Itaguaí e Angra, entre outros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/10/2024

STF REALIZARÁ CONCILIAÇÃO SOBRE DISPUTA ENTRE J&F E PAPER EXCELLENCE PELA ELDORADO BRASIL

A disputa já dura seis anos e envolve mais de R\$ 15 bilhões; a audiência foi marcada no âmbito de ações apresentadas pela CA Investment, controlada pela Paper Excellence

Por Lavínia Kaucz (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro Kássio Nunes Marques, do Supremo Tribunal Federal (STF), marcou uma audiência de conciliação sobre o controle acionário da Eldorado Brasil para o dia 18 de novembro, às 17h. O STF vai mediar a disputa entre a J&F, holding dos irmãos Wesley e Joesley Batista, e a

empresa indonésia Paper Excellence pelo controle da fabricante de celulose. A disputa já dura seis anos e envolve mais de R\$ 15 bilhões.

A conciliação foi marcada no âmbito de ações apresentadas pela CA Investment, controlada pela Paper Excellence. Nunes Marques negou o pedido de liminar da empresa e manteve suspensa a transferência das ações.



A ação no STF se originou de ação popular de Luciano José Buligon, ex-prefeito de Chapecó, sob o argumento de que a transferência das ações colocaria em risco a soberania nacional
Foto: Divulgação/Eldorado Brasil

Em 2017, a Paper comprou 49,41% da Eldorado e, pelo acordo, teria o direito a adquirir os 50,59% restantes das ações da Eldorado que permaneciam com a holding dos Batista. Depois, o acordo foi judicializado. Em 2021, o tribunal arbitral ICC Brasil determinou que a J&F cumprisse os termos da negociação feita em 2017 e vendesse 100% da Eldorado ao grupo asiático.

A ação protocolada no STF se originou de uma ação popular de Luciano José Buligon, prefeito de Chapecó entre 2015 e 2020, contra a venda. O argumento é de que a transferência das ações colocaria em risco a soberania nacional, já que a Eldorado teria propriedades rurais em Santa Catarina. O pedido foi acolhido pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4), que suspendeu a decisão do tribunal arbitral.

A CA Investment sustentou ao Supremo que a decisão do TRF-4 viola decisão da Corte sobre aquisição de imóvel rural por empresa brasileira com participação de pessoas ou empresas estrangeiras. No ano passado, o ministro André Mendonça deferiu liminar para suspender os processos na Justiça que tratam do tema. A decisão foi submetida para referendo dos demais ministros, e como houve empate - o Tribunal estava com 10 ministros em razão da aposentadoria de Ricardo Lewandowski — a liminar foi derrubada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/10/2024

‘MUITA GENTE ACHOU QUE NÃO DARIA, MAS A AGENDA LIBERAL ANDOU MUITO COM BOLSONARO’, DIZ SACHSIDA

Em entrevista ao ‘Estadão’, ex-ministro de Minas e Energia e ex-secretário de Política Econômica fala sobre a gestão da economia de 2019 a 2022, tema do novo livro que escreveu com o ex-ministro Paulo Guedes

Por José Fucs



Entrevista com
Adolfo Sachsida - Advogado e economista, ex-ministro de Minas e Energia e ex-secretário de Política Econômica no governo Bolsonaro

O advogado e economista Adolfo Sachsida, de 52 anos, ex-ministro de Minas e Energia e ex-secretário de Política Econômica no governo Bolsonaro, decidiu dar por escrito sua versão de como foi a gestão da economia entre 2019 e 2022 e mostrar os resultados alcançados no período, com o objetivo de amparar o debate sobre o assunto,

polarizado entre declarações de amor incondicional de admiradores e críticas inflamadas da oposição.

No livro A política econômica brasileira no período 2019-2022 (ed. LVM), a ser lançado nesta terça-feira, 15, na livraria Drummond, em São Paulo, escrito em parceria com o ex-ministro da Economia

Paulo Guedes, que se mantém distante da mídia desde que deixou o governo, Sachsida aborda as principais medidas implementadas na época e apresenta gráficos e números oficiais que reforçam sua visão de que o legado deixado pelo governo Bolsonaro na área foi uma “herança bendita”.

Nesta entrevista, ele fala em primeira mão sobre o novo livro, que contou também com a colaboração de diversos personagens que participaram da equipe de Guedes, discute a política econômica liberal implementada no governo passado e comenta as dificuldades enfrentadas pelo grupo devido ao “fogo amigo” que vinha do círculo mais próximo do ex-presidente Jair Bolsonaro e à sua própria resistência a diversas propostas, como a reforma administrativa e o corte de privilégios dos militares na reforma da Previdência. “Muita gente achou que não daria, mas a agenda liberal andou muito com Bolsonaro”, afirma.

Sachsida fala também sobre a melhoria da situação fiscal do País naquele período, com a redução das despesas e da dívida pública em relação ao PIB (Produto Interno Bruto), sobre a privatização e a venda de subsidiárias e participações minoritárias de estatais e sobre o impacto do corte de impostos promovido por Guedes nas contas públicas e na economia de forma geral. Embora considere uma alternativa legítima, ele discorda da estratégia do governo Lula, de ancorar o ajuste fiscal no aumento de arrecadação, e diz que é preciso “endereço melhor” a política oficial neste campo. “O lado fiscal do governo Lula está escapando um pouco de controle.” Confira a seguir os principais trechos da entrevista.

“A população deixou muito claro seu aval às medidas de liberalização da economia que nós implementamos no governo”

Como surgiu a ideia de escrever esse livro com o ex-ministro Paulo Guedes?

Durante a maior parte da minha carreira, eu fui um acadêmico, seja no Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), na Universidade Católica de Brasília ou na Universidade do Texas, nos Estados Unidos. Então, quando fui secretário de Política Econômica (fevereiro/2019 a janeiro/2022), uma preocupação que eu sempre tinha era deixar tudo documentado, para que as pessoas pudessem entender depois o que o que foi feito e seguir dali em diante. Aí, quando saí do governo, durante aqueles seis meses em que a gente é obrigado a ficar de quarentena, sem poder fazer nada, eu falei: “Pô, vou começar a escrever”.

Conversei com o ministro (Guedes), para ver se queria estar comigo, porque era o grande nome da equipe econômica, e ele me disse que já estava escrevendo outro livro, com o Waldery (Rodrigues Junior, ex-secretário especial da Fazenda). Mas eu expliquei que a minha ideia era produzir um livro escrito de maneira simples, que servisse para o grande público, mas que fosse um manual para fazer parte dos cursos de economia, administração e história nas universidades, para que, quando as pessoas fossem estudar o período 2019-2022, tivessem um livro com dados, com os resultados alcançados, com referencial teórico, com as medidas concretas aplicadas no governo, para recorrer. Ele gostou da ideia, viu que era um pouco diferente do livro que estava escrevendo com o Waldery (ainda em processo de produção), e a gente foi em frente.

Como é que foi esse processo de escrever o livro a quatro mãos? Foi o sr. que escreveu e o ex-ministro Paulo Guedes fez o retoque, deu só uma revisada, ou ele colocou a mão na massa também?

Foi bem dividido. Eu escrevi, o Paulo escreveu, deu a contribuição dele. Em muitos trechos, eu escrevia, ele corrigia a minha parte. Em outros, nós escrevemos juntos.

Agora, no livro, vocês afirmam que, ao contrário do que se diz por aí, é possível implementar uma política econômica liberal no País e conseguir bons resultados. O que o leva a dizer isso? Existe um questionamento em relação à possibilidade de conseguir implementar medidas liberalizantes no governo?

Muitas vezes, as ideias liberais são muito abstratas. Então, há um certo questionamento em relação à possibilidade de transformá-las em medidas concretas. Isso muito porque, quando você olha a história da economia brasileira, a maior parte das pessoas que passaram pelo governo veio de correntes que tinham uma pegada um pouco mais intervencionista na economia, uma visão mais

keynesiana. Pelo menos do ano 2000 para cá. E o que eu quis dizer também é que, embora muita gente fale que a população não apoia a adoção de medidas liberais, ela apoia, sim. Eu acredito que a população deixou muito claro o seu aval às ideias liberais e às medidas de liberalização da economia que nós implementamos no governo.

No Brasil, muita gente tem mania do ‘Estado-babá’, espera que o governo faça tudo. O sr. está dizendo que é possível chegar ao governo e promover uma maior liberalização da economia, dando maior protagonismo ao setor privado, e ter apoio popular?

Sim. Você falou bem. Às vezes, no Brasil há essa mania de achar que tudo precisa de intervenção do Estado. Mas, quando você deixa as coisas muito claras, mostrando as vantagens, há um grande apoio popular. Na reforma da Previdência, por exemplo, que normalmente é vista como algo que o público é contra, houve um forte apoio da população. Na época da reforma da Previdência, eu me lembro de que houve até manifestações nas ruas defendendo sua aprovação. O apoio ao novo marco legal do saneamento, que favorece a participação da iniciativa privada no setor, também foi muito grande. O mesmo aconteceu com as medidas de consolidação fiscal que nós tomamos.

Que outros exemplos de medidas liberalizantes que tiveram apoio da população o sr. pode dar?

A Lei de Liberdade Econômica foi outra medida que teve um grande apoio popular. Hoje, qual é o tipo de empresa que mais cresce no Brasil? É a sociedade limitada unipessoal, que foi permitida pela nova Lei de Liberdade Econômica. Com o novo marco legal de startups, ocorreu a mesma coisa. Outro exemplo: a desburocratização. Veja o que nós fizemos, por exemplo, com as normas regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho. Você tinha de cumprir mais de 50 exigências, por exemplo, para ter um banheiro numa empresa privada. Quando um fiscal chegava na empresa, era uma loucura. Então, quando você simplifica isso, desburocratiza, há um grande ganho para a população. Às vezes, essas medidas não aparecem tanto, porque são feitas de maneira chamada infralegal, via decretos, normativos. Mas são todas medidas que facilitaram a vida do microempreendedor, do cidadão comum. Às vezes, o simples fato de tornar as coisas mais simples para as pessoas empreenderem faz muito sucesso e você consegue muito apoio da população com isso.

“O gasto em relação ao PIB caiu de 19,3% em 2018 para 18% em 2022, mesmo com uma pandemia no meio”

No livro, vocês falam que, ao passar o bastão para o governo Lula, em janeiro de 2023, o Brasil estava no caminho da prosperidade. Além das iniciativas que o sr. mencionou, que outras grandes medidas desse período que tiveram resultados positivos o sr. destacaria?

O governo Bolsonaro, liderado pelo ministro Paulo Guedes na parte econômica, foi o primeiro, desde a redemocratização do Brasil, que terminou seu ciclo gastando menos em relação ao PIB do que quando entrou. O gasto em relação ao PIB caiu de 19,3% em 2018 para 18% em 2022, mesmo com uma pandemia no meio. Mesmo na pandemia, o resultado foi muito bom. Se você pegar os 100 maiores PIBs do mundo e comparar a relação dívida/PIB desses países de 2019 para 2021, ela aumentou, em média, 11,1 pontos percentuais. No Brasil, essa relação caiu 0,1 ponto percentual no mesmo período.

Além disso, o resultado das estatais federais que continuaram sob controle da União foi muito positivo – e nós respeitamos a Lei das Estatais, aprovada no governo Temer, o tempo todo. O mercado de crédito hoje está crescendo a dois dígitos e parte expressiva disso se deve às medidas que nós aprovamos. Na verdade, ele já vem crescendo a dois dígitos desde 2022. No mercado de capitais também houve mudanças importantes. Entre 2018 e 2022, o número de brasileiros que investem na Bolsa aumentou seis vezes e o volume de investimentos em ativos de renda variável, sete vezes e meia. Na minha opinião, o novo marco do saneamento, que eu mencionei há pouco, foi a maior política ambiental já aprovada no Brasil. As pessoas esquecem de que saneamento básico é uma política ambiental e uma política de saúde pública. Quem aprovou o novo marco de saneamento fomos nós, assim como o novo marco de cabotagem. A autonomia do Banco Central foi outra medida importantíssima que nós aprovamos. O Pix também foi lançado no nosso governo.

Só que o Pix não foi propriamente uma medida do governo, mas do Banco Central, que ganhou sua independência. É outra coisa, certo?

Sim, mas a conta de poupança social digital foi implementada pelo nosso governo. Fui eu quem criou, na Secretaria de Política Econômica. Hoje, o vendedor de pipoca consegue receber Pix, porque ele tem uma conta de poupança social digital. Para pagar alguém por Pix, a pessoa tem de ter conta em banco. E o fato é que 60 milhões de brasileiros não tinham conta em banco. Nós diminuimos os requisitos de documentação para os brasileiros que estão no cadastro único, limitando a movimentação dessas contas a R\$ 5 mil por mês, e isso ampliou muito o número de pessoas que têm conta bancária no País. Hoje, graças a isso, todo beneficiário do Bolsa Família tem uma conta em banco. Antes, ele tinha um cartão e precisava sacar o dinheiro. Agora, não.



Para Sachsida, arrecadação bateu recordes com redução de tributos no governo Bolsonaro Foto: ALEX SILVA/ESTADAO

Apesar dessas medidas todas que o sr. mencionou e que são detalhadas no livro e de o sr. dizer que dá para chegar ao governo e implementar medidas liberais com apoio popular, a gente sabe que houve muito “fogo amigo” no governo contra muitas propostas da equipe econômica, inclusive do próprio presidente Jair Bolsonaro. Há até uma frase do ex-ministro e ex-deputado Antonio Delfim Neto (1928-2024), em que ele diz que “o Paulo Guedes começou como ‘Posto Ipiranga’, mas o Bolsonaro nunca lhe deu combustível”. Como o sr. analisa as dificuldades que ocorreram ao longo do caminho, não só de parte da oposição, mas também criadas por integrantes do governo e até pelo próprio presidente?

Em primeiro lugar, se o presidente não apoiasse as medidas, ele demitiria a equipe, o que efetivamente não aconteceu. Então, nós temos de separar o que é ruído, o que faz parte de uma agenda política, do que efetivamente ocorreu. Da minha parte, sempre tive o apoio do presidente e eu entendo perfeitamente as restrições políticas que a gente tem de enfrentar quando está no governo. Ninguém consegue chegar num cargo desses e fazer o que quer. Até porque o nome disso é ditadura. Numa democracia, só dá para avançar naquilo em que há consenso. E muitas vezes o presidente sabiamente nos alertava sobre isso: “Olha, nós vamos ter de aprovar essas medidas. É melhor ir passo a passo, na direção correta, do que tentar algo muito grande e não sair do lugar”. Então, a agenda liberal foi implementada na medida do possível.

Agora, vamos ver o resultado? Em quatro anos, um terço das empresas estatais federais e suas subsidiárias foi fechada ou vendida, incluindo a Eletrobras, a maior privatização já realizada no Brasil. De acordo com os dados oficiais, existiam 209 empresas estatais federais no fim de 2018. No fim de 2022, o número de estatais havia caído para 130. Com a abertura econômica não foi diferente. Houve o maior movimento de abertura da economia desde o governo Collor (1990-1992). Abrir a economia e privatizar empresas fazem parte claramente de uma agenda liberal, que muita gente diz que é difícil implementar, porque não tem apoio político, mas nós implementamos.

“Algumas pessoas dizem ‘ah, mas vocês não privatizaram todas as empresas’. Não. Não era possível. Como não é possível hoje”

O sr. fala das privatizações, mas no governo Bolsonaro apenas duas empresas foram privatizadas, a Eletrobras e a Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo). O resto foram vendas de controle em subsidiárias e participações minoritárias em empresas privadas. O próprio Salim Mattar, ex-secretário especial de Desestatização, deixou o governo contrariado com a marcha lenta das privatizações. Levando em conta que, durante a campanha, o ex-ministro Paulo Guedes havia falado em conseguir R\$ 1 trilhão com privatizações, o que vocês fizeram nessa área não foi muito pouco?

Apesar de eu entender o que você está falando, usando o conceito de desestatização mesmo, é sempre importante ressaltar a importância de a gente ter feito o que fez. Por exemplo: uma das participações que nós eliminamos foi a do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) na Vale, que foi muito importante e contribuiu para proteger a empresa contra interferências



governamentais na gestão. Isso teve um efeito que nem todo mundo nota. Algumas pessoas dizem “Ah, mas vocês não privatizaram todas as empresas”. Não. Não era possível. Como não é possível hoje. “Ah, mas vocês não abriram totalmente a economia”. Não. Como eu falei, é assim que as coisas são feitas numa democracia: passo a passo, dentro do que é possível fazer. Agora, num período de quatro anos, eu acredito que a gente conseguiu fazer muita coisa.

Você mesmo fez uma reportagem para o Estadão mostrando que somando as vendas de estatais, de subsidiárias e de participações com os valores recebidos em outorga nas concessões realizadas no período de 2019 a 2022, os negócios renderam cerca de R\$ 400 bilhões (US\$ 75,4 bilhões), que foi mais do que tudo o que se arrecadou até então com desestatização. É claro que ainda existe muito a fazer, mas as privatizações e as concessões bateram recordes nesse período. Isso sem falar nos R\$ 850 bilhões em investimentos privados contratados com as concessões. Veja o fluxo de investimento que está sendo feito no setor de petróleo e gás no Brasil. Estão entrando bilhões de dólares no País, gerando bilhões de reais em investimentos. Muito disso, a gente destravou com a aprovação da cessão onerosa, em 2019. Era um processo que estava travado desde 2014. O mesmo processo ocorreu com as concessões de ferrovias, rodovias, aeroportos. Então, foi uma agenda econômica virtuosa, que deu resultados concretos para a população.

Agora, a reforma administrativa, por exemplo, que o ex-ministro Paulo Guedes queria implementar, não andou. Não teve o apoio do presidente.

A reforma administrativa não foi feita via PEC (Proposta de Emenda à Constituição). Mas o contingente de funcionários públicos em 2022 foi reduzido ao mesmo número de 2011. Por que? Porque houve uma grande digitalização dos serviços públicos, uma tremenda inovação que nós trouxemos. Hoje, você tem uma estrutura de informática, de tecnologia, que permite isso. Fazia muito tempo que não havia um governo que reduziu o contingente de servidores durante a sua gestão.

“Nós demos saltos grandes na abertura econômica do Brasil”

A reforma da Previdência também não cortou vários privilégios dos militares, porque o presidente se opunha a isso, embora estivesse no projeto original encaminhado pelo Ministério da Economia ao Congresso.

De novo, como eu disse há pouco, é natural, quando você fala de política, que as coisas caminhem passo a passo.

E que abertura econômica é essa a que o sr. se referiu há pouco, que teria sido implementada no governo Bolsonaro?

Além das negociações do acordo econômico com a União Europeia, que acabou não sendo concluído, e das tratativas para o ingresso do Brasil na OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), nós reduzimos fortemente as alíquotas de importação. Tiramos a capatazia, que são aqueles serviços feitos dentro dos portos, da base de cálculo do imposto de importação. Só isso já reduziu a tributação. Nós diminuimos também o adicional de frete da marinha mercante para longa distância, de 40% para 8%. Estes são dois exemplos de uma agenda que muita gente acha que não seria possível implementar e que andou muito no nosso governo. São medidas que abriram a economia brasileira.

Se você pegar a importação em relação ao PIB ou a importação mais exportação em relação o PIB, vai ver que nós demos saltos grandes na abertura econômica do Brasil. Agora, é fundamental discutir essas questões com base nos dados. O que a gente faz no livro, o tempo todo, é pedir esse cuidado aos nossos críticos e aos leitores de maneira geral. Vamos olhar os dados.

O sr. acredita, então, que o ex-presidente Bolsonaro deu combustível para o ex-ministro Paulo Guedes implementar sua agenda liberal?

Olha, se o presidente não desse combustível para o ministro Guedes, ele teria sido demitido. E não teria me nomeado ministro de Minas e Energia depois. É difícil você olhar para mim e dizer que não sou um liberal. No meu discurso de posse, eu falei que iria começar os estudos para privatizar a Petrobras e a PPSA (Pré-sal Petróleo S/A). Meu primeiro ato oficial no cargo foi levar ao ministro Paulo Guedes um documento solicitando o início dos estudos para a privatização da Petrobras e da

PPSA. E efetivamente esses estudos começaram. Na PPSA, deu tempo. Virou um projeto de lei que foi encaminhado ao Congresso Nacional. Na Petrobras, em razão do seu gigantismo, você precisa de um estudo muito mais complexo. Mas ele estava sendo feito e o processo estava andando. Então, quando você fala “ah, mas o presidente Bolsonaro não apoiou”, eu lhe pergunto: como não? Ele me nomeou ministro e eu falei para ele que esse seria o meu discurso de posse. Ele disse “vai em frente”. Eu entendo que, às vezes, a gente queira fazer mais, mas numa democracia é melhor ir devagar, no caminho certo, do que tentar dar grandes saltos e não sair do lugar.

Alguns economistas afirmam que, nesse período, não havia de fato uma política econômica estruturada e que faltava um projeto para o Brasil. O que o sr. pode dizer sobre isso?

A história do Brasil é toda feita de grandes planos econômicos. É o Plano de Metas, é o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), é o Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), é o Plano Cruzado, plano disso, plano daquilo. Sempre é o governo que escolhe alguns setores-chave da economia e direciona recursos para eles. Em certo momento, por exemplo, falava-se que “governar é abrir estradas”. Aí, o governo direcionava todo o dinheiro para abrir estradas. Em outro momento, a prioridade era a indústria naval ou esse ou aquele setor. Na ideia de uma moderna política econômica liberal, não cabe ao governo escolher setores para privilegiar com investimentos públicos. Então, ao contrário dos governos anteriores, nós nunca fizemos o anúncio de um grande plano econômico. Não era a nossa política.

Qual era, afinal, a política econômica do governo Bolsonaro?

A nossa política econômica era centrada no binômio de consolidação fiscal via redução do gasto público e de reformas pró-mercado para aumento de produtividade. Porque a gente sabia que, na hora em que reduzisse o gasto, poderia baixar impostos. E que, com isso, sobraria mais dinheiro para as empresas e para o cidadão comum investirem onde acharem melhor. Ao mesmo tempo, nós procuramos aprovar reformas pró-mercado para aumentar a produtividade, para aumentar a segurança jurídica, para diminuir a má alocação de recursos, para estimular o investimento privado e para ele fluir para onde fosse mais eficiente. Era essa a nossa política econômica. Para isso, não precisava do anúncio de um grande plano econômico.

“Reformar a economia é parecido com reformar uma casa. Se você perguntar para o dono do imóvel no meio da obra se ele está gostando, é óbvio que ele vai dizer que não”

No livro, vocês falam também que, quando assumiram o governo, a situação do País estava complicada, apesar de o governo Temer já ter promovido mudanças na economia que melhoraram o cenário, após o impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff. Na sua avaliação, qual era o problema naquela época?

Às vezes, as pessoas esquecem da situação que nós herdamos na economia e é importante deixar isso claro. Em 2019, o Brasil vinha de 40 anos de estagnação na produtividade. Era um país que estava tentando escapar de uma crise fiscal duríssima. Eu acredito que a crise de 2015 e 2016 – e acho que a maior parte das pessoas vai concordar comigo – foi essencialmente de natureza fiscal. Quando o governo Temer assumiu, ele tentou equacionar esse problema no que era possível, mas sua margem de manobra era limitada. Até porque a situação política do momento não dava tanto espaço assim para o governo Temer agir.

Eu respeito demais a equipe econômica anterior. Sempre que posso, deixo o meu agradecimento. Foi uma grande equipe. Mas eu gostaria que eles também reconhecessem o nosso trabalho. Nós mantivemos, por exemplo, o teto de gastos, que foi uma medida importante aprovada no governo Temer para controlar as contas públicas. E tão importante quanto aprovar o teto de gastos foi nós termos mantido o teto – e não foi uma tarefa fácil, porque ele começou a ser restritivo só em 2019, quando nós assumimos. Até então, o teto de gastos não teve tanto impacto. Não houve corte de gasto no governo Temer. Além disso, o governo Temer deu um aumento salarial generoso para o funcionalismo e quem teve de pagar por isso foi o nosso governo, em 2019, coisa que nós proibimos depois. Hoje a lei não permite mais que um governante dê reajuste de salário aos servidores para o governante seguinte pagar. Quer dizer, apesar das mudanças feitas a partir de 2016, a economia brasileira não vinha bem em 2019. Basta você olhar as baixas taxas de crescimento de 2016, 2017 e



2018. Nós tivemos de arcar com isso e ainda pegamos uma pandemia pela frente. Então, acredito que nós deixamos um legado fiscal e um legado de medidas de aumento de produtividade muito benéficos para a economia.

O sr. fala sobre o baixo crescimento do PIB no governo Temer. Mas no governo Bolsonaro, embora o crescimento do PIB tenha sido de 3% em 2022 e de 4,8% em 2021, na média ele ficou em 1,5% do PIB, abaixo da média de 2,2% ao ano registrada de 2002 a 2022. Até que ponto, diante desse resultado, dá pra dizer que vocês deixaram o País no caminho da prosperidade, como vocês colocam no livro?

Reformar a economia é muito parecido com reformar uma casa. No primeiro momento, você tem obra, derruba uma parede, está refazendo um banheiro. Se você perguntar para o dono do imóvel no meio de uma reforma se ele está gostando, é óbvio que ele vai dizer que não. Agora, assim que acaba a reforma, quando a casa fica bonitinha, os resultados aparecem. Na economia, é a mesma coisa. Os resultados levam algum tempo para aparecer. É natural, em economia, você fazer reformas e os resultados virem depois. A segunda coisa é que nós viemos de uma trajetória muito ruim, como eu falei. 2014, 2015 e 2016 foram três anos seguidos de queda no PIB per capita brasileiro. Em 2017, o País estava se recuperando da crise. Em 2018, a situação ainda estava difícil, tanto do ponto de vista fiscal como da produtividade, apesar de ter melhorado um pouco. As medidas que nós tomamos ajudaram a destravar isso. Haja vista que você tem hoje um crescimento econômico que está surpreendendo os analistas.

“O importante é fazer o que é certo. Se vai dar resultado eleitoral ou não, é outra história”

A pandemia também afetou negativamente essa média, não?

É claro que a gente tem de incluir aí também a pandemia, que foi a maior crise de saúde pública em 100 anos. Mesmo assim, o tombo que o PIB brasileiro levou na pandemia foi menor do que na crise de 2015. Então, foi uma vitória da política econômica, dada as condições externas muito adversas. Nós pegamos também o maior movimento de tropas desde a Segunda Guerra Mundial, com a invasão da Ucrânia pela Rússia e tivemos o desastre de Brumadinho, que foi terrível, levando a uma perda enorme de vidas e afetando a indústria extrativa, além da maior crise hídrica em 100 anos também, em 2021. A queda na atividade do agronegócio no terceiro trimestre de 2021 foi a maior em quase uma década, em decorrência daquela seca enorme que a gente teve. Quando eu digo isso, não é uma desculpa no sentido de “ah, deu errado”. Não. É apenas para dizer “olha, mesmo com tudo isso, as reformas foram aprovadas e os resultados vieram”. Agora, é importante para o País persistir nessa agenda. É importante consolidar o lado fiscal e insistir em reformas pró-mercado. Este é um caminho que independe de agenda ideológica. Acredito que essa é uma agenda vencedora, independentemente do governo do momento.

O sr. acha que faltou paciência da população para aguardar os resultados das medidas que vocês implementaram? O sr. acredita que vocês não conseguiram colher o que plantaram?

Quando você está no setor público, o que está fazendo é em prol da sociedade. Se isso vai se refletir ou não nas eleições, não tem muita importância. Eu, pelo menos, não estava olhando para isso. Acho que o que conta é a sensação do dever cumprido. A sociedade tem todo o direito do mundo de fazer escolhas. Agora, eu acredito que a sociedade sente falta da nossa gestão. Mas não sou especialista nisso. O que posso dizer é que, quando você está lá, procura fazer o melhor para o Brasil. Se vai dar resultado eleitoral ou não, é outra história. O importante é fazer o que é certo.

Voltando um pouco à questão fiscal, vocês colocam no livro que a dívida pública caiu, de 75,3% do PIB em 2018 para 71,7% do PIB, e que as despesas primárias caíram pela primeira vez desde a redemocratização, de 19,3% para 18% do PIB. Mas um estudo divulgado em 2022 por economistas do Ibre (Instituto Brasileiro de Economia), ligado à FGV, mostra que vocês iriam deixar uma bomba fiscal de R\$ 430 bilhões para o próximo governo. Isso não distorce os dados das despesas e da dívida?

Isso aí não existiu, não. Mesmo com o adiamento do pagamento de parte dos precatórios, nós pagamos R\$ 60 bilhões de precatórios em 2022, de um total de R\$ 89 bilhões. Se você quiser colocar isso na conta, pode até dizer que a gente “rolou” R\$ 30 bilhões, não mais do que isso. Não



sei se é a isso que eles se referiam no estudo, mas seria algo muito abaixo desse valor que você mencionou.

“Na minha leitura, o problema não é a arrecadação. É o gasto do governo. E você precisa mantê-lo sob controle”

Houve também o congelamento dos salários dos servidores e o fim do aumento real para o salário mínimo que indexa as aposentadorias e outros benefícios sociais. Isso também não represou as despesas, porque não dava para manter essa compressão por muito tempo? Talvez o fim do aumento real para o salário mínimo até desse, mas o congelamento dos salários dos servidores, não.

Olha, essa é uma discussão difícil de ter, porque a gente nunca vai saber, né? Nós saímos do governo. Mas, de novo, eu acho que, enquanto nós estivemos lá, fizemos o nosso trabalho. Será que era certo, quando milhões de brasileiros perdiam emprego e renda por causa da pandemia, dar aumento de salário para funcionário público? Nós seguramos essa pressão. Fizemos a nossa parte.

Considerando a situação fiscal do Brasil, em que medida o corte de impostos que vocês promoveram tornou o quadro mais complicado?

Ao todo, nós reduzimos 13 tributos – e a arrecadação federal bateu recordes. Houve um aumento estrutural na receita. E nós tentamos devolver parte desse aumento estrutural para a população brasileira, ao reduzir esses 13 tributos. Os dados estão aí até hoje. Você vê que a arrecadação continua batendo recordes. Então, o problema certamente não é a arrecadação. Na minha leitura, pelo menos, o problema é o gasto do governo e você precisa mantê-lo sob controle.

Agora, o sr. diz que vocês respeitaram o teto de gastos, aprovado no governo Temer. Mas, ao longo do governo Bolsonaro, o ex-ministro Paulo Guedes foi até chamado de “fura-teto”, por descumprir os limites de gastos previstos. Teve aquela PEC Kamikaze, que deixou mais de R\$ 40 bilhões fora do teto, envolvendo aumento do Auxílio Brasil, vale gás e outras coisas. Teve também essa questão dos precatórios que ficou fora do teto, além da mudança na fórmula de cálculo do teto, uma medida que alguns analistas interpretaram como um manobra para abrir espaço para mais gastos. Até que ponto, de fato, vocês respeitaram o teto de gastos?

Olha, tanto é verdade que nós mantivemos o teto de gastos que uma das primeiras medidas do atual governo foi mudar o arcabouço fiscal. O teto de gastos foi respeitado mesmo dentro de um conjunto de choques negativos muito fortes na economia. Como eu costumo dizer, a gente tem de manter algumas medidas e ao mesmo tempo tentar melhorar as que precisam ser melhoradas. Você citou a questão da indexação. O teto de gastos, ele variava pelo IPCA de julho de um ano a junho do outro, mas as principais despesas orçamentárias variavam pelo INPC de janeiro a dezembro. Então havia um descasamento que causava alguns problemas. Eu respeito os críticos, mas corrigir isso não é um problema. O que eu posso dizer é que nós mantivemos o espírito do teto de gastos e mantivemos o teto de gastos em si.

Agora, despesas com precatórios não são despesas que estão sob controle do governo. Quando nós assumimos, o gasto com precatórios era de R\$ 25 bilhões. Em 2022, essa conta foi para R\$ 90 bilhões. Ou seja, não tem como você colocar isso no orçamento. Era preciso tirar o precatório do teto. Quem fez o teto de gastos não previu esse aumento explosivo de precatórios. Então era natural que os precatórios saíssem do teto de gastos. Isso não é ir contra o teto de gastos. Ao contrário. Uma despesa desse tamanho não tem como você encontrar o espaço para enquadrá-la no Orçamento. Quando você olha os grandes números fiscais, eles sustentam o que eu estou falando. Eles mostram que nós efetivamente reduzimos o gasto público, reduzimos a dívida pública. Então, mais do que confiar no que eu falo, é confiar nos dados. É pegar os dados oficiais do governo e ver se o que eu estou falando está lá ou não.

“É importante reforçar que, mesmo com algumas despesas ficando fora do teto, o espírito do teto, de manter as contas públicas e o gasto sob controle, se manteve”

E no caso da PEC Kamikaze, com a qual o governo furou o teto em 2022, que incluía aumento do Auxílio Brasil, auxílio caminhoneiro, vale gás, subsídio ao etanol, às vésperas das eleições. O que o sr. tem a dizer sobre isso?

Uma economia sofre choques. Quando esses choques ocorrem, por mais que você queira manter sua trajetória, nem sempre isso é possível. Isso não é possível no Brasil, não é possível nos Estados Unidos, não é possível em lugar nenhum. Então, por exemplo, alguém acha normal ir ao posto de gasolina e o diesel estar a quase R\$ 9,00? Isso aí gera um impacto extremamente negativo na estrutura produtiva. Então, medidas precisam ser tomadas para a gente se adequar a isso. No caso da chamada PEC Kamikaze, você tinha um problema de um choque energético muito pesado não só no Brasil, mas no mundo todo. Em fevereiro de 2022, com a invasão da Ucrânia pela Rússia, o preço do gás, os preços dos combustíveis e o preço da energia foram às alturas. Isso obrigou o governo, não só no Brasil, como na Alemanha, na Inglaterra, nos Estados Unidos, em todos os lugares, a tomar medidas de ajuste. As medidas de ajuste tomadas no Brasil me parecem que foram muito mais eficientes do que as da Europa. A Alemanha, até onde eu me lembro, chegou a congelar preço de energia. Chegaram a falar em estatizar empresas na Europa.

Agora, o que nós fizemos no Brasil? Nós diminuimos o imposto sobre os combustíveis, demos uma transferência direta via vale gás e vale caminhoneiro. Dado esse tremendo choque que aconteceu, eu acho que as medidas que nós adotamos no Brasil foram mais eficientes, mais econômicas. Tanto é que o Brasil terminou 2022 pela primeira vez na história com uma inflação menor do que a dos Estados Unidos e crescimento econômico similar ao da China. É importante reforçar que, mesmo tendo ficado fora do teto, o espírito do teto, de manter as contas públicas e o gasto sob controle, se manteve, como mostram os dados que a gente comentou há pouco, sobre a dívida e a despesa. A ideia da política econômica sempre foi mantida. Consolidação fiscal via redução do gasto público. É claro que você pode apontar eventos onde o gasto aumentou. Mas, quando você olha no agregado, o gasto público em relação ao PIB terminou 2022 abaixo do que era em 2018.

Em geral, com o controle das contas públicas, a tendência é de os juros caírem. Mas, quando vocês deixaram o governo, a taxa estava em 13,75% ao ano. Como o sr. explica isso?

O período 2021-2022 foi o período de mais rápida elevação da taxa de juros internacional desde a década de 1980. Entre 2021 e 2022, a taxa de juros nos Estados Unidos saiu de zero para 5,25% ao ano. Isso acabou obrigando todos os bancos centrais do mundo a aumentar os juros e infelizmente acabou afetando o Brasil também. Mas, mais uma vez, foi um movimento externo que levou a essa situação e eu acho que o Banco Central brasileiro administrou isso muito bem, para controlar a inflação.

Em termos internacionais, houve três grandes choques de preço naquele período. Primeiro, de contêineres. Eu até coloco no livro o aumento enorme que houve no custo de transporte de contêineres. O segundo, o choque de alimentos, e o terceiro, o choque de energia. Então, em 2021 e 2022, houve esses três grandes choques internacionais de preços que levaram ao aumento das pressões inflacionárias e conseqüentemente dos juros.

“Os programas sociais no fim de 2022 eram muito mais robustos do que quando nós entramos no governo”

No campo social, vocês apresentam no livro números que mostram que, no fim do governo, estava havendo uma redução nos níveis de pobreza e desigualdade. Mas, em 2022, foi divulgado um estudo da Penssan (Rede Brasileira de Pesquisa em Soberania e Segurança Alimentar), que teve uma grande repercussão durante a campanha eleitoral, mostrando que havia 33 milhões de pessoas vivendo em situação de insegurança alimentar e nutricional no País. Como o sr. analisa essa questão? Como isso se encaixa nessa equação que o sr. está elaborando?

A gente precisa ter uma certa responsabilidade para não pegar um dado real e transformar isso numa arma de fake news. Porque não existe esse número. Duvido que alguém encontre 33 milhões de pessoas passando fome no Brasil. Até porque os programas sociais no fim de 2022 eram muito mais robustos do que quando nós entramos no governo. Às vezes, num ambiente eleitoral, algumas



peças estão mais interessadas em eleição do que em políticas públicas. De novo, a gente tem que deixar de lado esses ruídos e olhar os dados.

Se você comparar o que o governo gastava em 2018 com os programas sociais e o que gastava em 2022, o aumento foi expressivo. O Bolsa Família era de R\$ 180 e em 2022 estava em R\$ 600. E aqui não é questão de opinião. Basta olhar os dados e ver o volume de transferências que foram feitas para a população carente, para constatar que a queda na pobreza e na desigualdade foi realmente grande, principalmente em 2021 e 2022. Então, eu respeito todos os grupos, mas não dá para levar isso a sério.

Para finalizar, gostaria de falar um pouco sobre o governo Lula. Sei que isso não está no livro, mas não dá para passar batido. Por causa de todas essas críticas que eu coloquei para o sr. agora em relação à gestão da economia, o governo Lula está reciclando aquela estratégia usada contra o ex-presidente Fernando Henrique em 2003, de tentar carimbar o legado do governo Bolsonaro como uma “herança maldita”. Como o sr. vê essa questão?

O livro mostra o quê? Como estava o país em 2019 e como estava em 2022. E tudo isso com uma pandemia, uma crise hídrica e uma guerra no meio. Ele mostra as bases teóricas da nossa política econômica, as medidas concretas que nós tomamos e os resultados. Como eu coloquei, um país cresce quando medidas corretas são mantidas e medidas equivocadas são revistas. Eu espero, para o bem do Brasil, que a gente evolua nessa base. Porque certamente existem críticas ao que nós fizemos e existe muita coisa boa que nós fizemos. Então, espero que tenham a sabedoria de manter as boas e melhorar as que podem ser melhoradas. Mas, como o livro mostra, houve muita coisa boa. Eu acredito que nós deixamos uma herança bendita.

“O atual governo aumenta o gasto e logo em seguida aumenta a tributação”

Agora, qual a sua visão em relação à política econômica do atual governo?

Primeiro, a gente tem de ressaltar sempre que essa mudança faz parte do processo eleitoral e é totalmente legítimo o governo eleito implementar sua agenda econômica. No governo Bolsonaro, havia uma ideia de consolidar o lado fiscal via redução de gasto público. Caindo o gasto público, daria para reduzir a tributação. Hoje, a ideia de consolidar o lado fiscal permanece. Só que agora é via aumento de tributos. O atual governo aumenta o gasto e logo em seguida aumenta a tributação. Um governo mais liberal procura reduzir o gasto público e cortar tributos, como nós fizemos. Um governo com uma pegada mais keynesiana acredita no multiplicador de gasto do governo. Acredita que, quando o governo gasta mais, isso gera atividade econômica. São diferenças de escolas de pensamento econômico.

Se você perguntar pra mim, eu vou preferir, claro, a visão mais liberal, dada a minha formação. Eu prefiro um arranjo em que o governo gasta menos e cobra menos imposto. Agora, uma série de outros economistas, também muito importantes e que precisam ser respeitados, vai dizer o seguinte: “Não. Quando o governo gasta, você tem um multiplicador do gasto e isso gera uma série de benefícios para a sociedade”. Pessoas que têm um pensamento mais nesse sentido vão fortalecer uma estratégia do governo de gastar mais e tributar mais, que é o que está acontecendo hoje. No nosso governo, a ideia era deixar o próprio mercado alocar o capital e o trabalho. Era o mercado que escolhia onde investir. No governo atual existe uma ideia de que o governo tem um papel mais relevante. Então é natural que para essas pessoas o governo deva intervir mais na economia. Eu acho que essa é a origem de todas as diferenças que nós temos na política econômica do governo atual e do governo passado.

O que está acontecendo hoje, especialmente no lado fiscal, o preocupa?

A verdade é que você vai encontrar exemplos de políticas econômicas de sucesso nos dois lados. Existem países liberais que deram certo e existem países com mais intervenção econômica que deram certo também. O que eu acho importante dizer em relação ao governo atual é que o lado fiscal me parece que está escapando um pouco. Eu acredito que o governo atual deveria ter um pouco mais de atenção a esse lado fiscal, porque ele está exigindo um aumento de carga tributária que já está difícil de ser aprovado pelo Congresso Nacional. Então, eu diria que essa parte fiscal precisa ser melhor endereçada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/10/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

GERDAU E PORTO RENOVAM PATROCÍNIOS PARA O GP DE SÃO PAULO

A corrida acontece de 15 a 17 de novembro de 2024 no Autódromo de Interlagos

Por Luana Dandara, Valor — São Paulo



Desde que a Liberty Media adquiriu a Fórmula 1, em 2017, por US\$ 4,4 bi, o esporte passa por uma transformação — Foto: Divulgação/Ferrari

A fabricante de aço Gerdau e a seguradora Porto renovaram suas parcerias para o Grande Prêmio de São Paulo de Fórmula 1, que acontece de 15 a 17 de novembro de 2024 no Autódromo de Interlagos.

Ambas as empresas informam que o patrocínio vai além da simples visibilidade da marca, englobando uma estratégia mais ampla de engajamento e inovação com o público. A Gerdau, por exemplo, foca em destacar sua atuação sustentável, enquanto a Porto explora o valor da mobilidade e segurança, alinhando sua presença com o setor automotivo.

Desde que a Liberty Media adquiriu a Fórmula 1 em 2017, por US\$ 4,4 bilhões, o esporte passou por uma transformação que expandiu seu apelo e diversificou suas fontes de receita. A série documental "Drive to Survive", da Netflix, lançada em 2019, ajudou nesse processo. Com um formato que combina corrida e entretenimento, a série mostra os bastidores do evento. Em 2024, a receita da F1 no segundo trimestre atingiu R\$ 4,8 bilhões, aumento de 20% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

“A Fórmula 1 deixou de ter a seriedade dos anos 90 e se tornou uma plataforma vibrante, que atrai jovens e suas famílias. É uma das maiores audiências de transmissão e o maior evento esportivo da América do Sul, mostrando que, mesmo sem pilotos brasileiros, o engajamento não se perdeu. Pelo contrário, está mais forte e moderno”, diz o diretor de comunicação e relações institucionais da Gerdau, Pedro Torres.

Além de visibilidade, o evento também é uma plataforma estratégica para a fabricante reforçar sua imagem como fornecedora de componentes automotivos – atualmente, o setor responde por 20% de seus negócios globais. “O ambiente da F1, com seu foco em tecnologia de ponta, ressoa fortemente com nosso compromisso de oferecer soluções inovadoras e sustentáveis”, acrescenta Torres.



Réplica em tamanho real de um carro de Fórmula 1 feita pela Gerdau — Foto: Divulgação

Este ano, a Gerdau criou uma réplica em tamanho real de um carro de Fórmula 1 feita com mais de uma tonelada de sucata metálica, que será exibida em Interlagos, após uma temporada no Aeroporto de Confins (MG). O carro será exibido na "fun fest", uma área reservada com comidas, bebidas e entretenimento no Kartódromo de Interlagos. A empresa também forneceu mais de

100 toneladas de aço 100% reciclável para a modernização do Autódromo de Interlagos.

Porto terá espaço de 9 mil m²

Para a Porto, a Fórmula 1 se tornou uma vitrine importante para promover conceitos de mobilidade e segurança. Superintendente de marketing, Oliver Haider diz que o evento passou de um esporte de risco a um festival de alta tecnologia e entretenimento.

“A Fórmula 1 se transformou em uma experiência completa, que vai muito além da corrida, com shows, ativações interativas e toda a energia de um verdadeiro festival. Isso atrai um público diverso e jovem, conectado à inovação e à cultura do automóvel”, ressalta Haider.

Espaço da Porto no GP de Fórmula 1 em 2023 — Foto: Divulgação

A Porto ocupará um espaço de 9 mil m² no evento, onde oferecerá atrações como rodas-gigantes, simuladores e experiências de realidade aumentada, além de ser o meio de pagamento oficial do GP. Com um histórico de patrocínios voltados à cultura e às artes, a Porto redirecionou, em 2022, seu foco para iniciativas de mobilidade e segurança, marcando presença em eventos de grande visibilidade como The Town e Rock in Rio.



“Queremos proporcionar uma experiência que reforça o valor da segurança e do cuidado com o carro e as pessoas, integrando nossos produtos e serviços”, conclui Haider. Superintenden.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/10/2024

AGENDA DO DIA: DISCURSOS DE DIRIGENTES DO FED; FGV DIVULGA MONITOR DO PIB

Confira o que você precisa saber e acompanhar nesta terça-feira

Por Carlos Mercuri, Valor — São Paulo

Diversos dirigentes do Federal Reserve (Fed) discursam nesta terça-feira e devem ser acompanhados com atenção pelos investidores, no momento em que os próximos passos do banco central americano na condução da política monetária seguem no foco dos participantes do mercado. Veja, abaixo, os principais destaques da agenda desta terça-feira:

IBGE divulga LSPA de setembro – O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) publica, às 9h, o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA) de setembro. A estimativa de agosto de 2024 para a produção de cereais, leguminosas e oleaginosas é de 296,4 milhões de toneladas, 6,0% menor que a obtida em 2023 (315,4 milhões de toneladas), redução de 19,0 milhões de toneladas. Em relação ao mês anterior, houve declínio de 1.651.784 toneladas (-0,6%). A área a ser colhida foi de 78,6 milhões de hectares, apresentando aumento de 736 017 hectares frente à área colhida em 2023, crescimento de 0,9%. Em relação ao mês anterior, a área a ser colhida apresentou aumento de 8.807 hectares (0,0%).

FGV divulga Monitor do PIB referente a agosto - O Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV/Ibre) publica, às 10h15, o Monitor do PIB referente ao mês de agosto. O Monitor do PIB-FGV apontou retração de 0,1% na atividade econômica em julho em comparação a junho. Na comparação interanual, a economia cresceu 5,4% em julho e 3,4% no trimestre móvel findo em julho. A taxa acumulada em 12 meses até julho foi de 2,7%.

Tesouro realiza leilão tradicional de LFT e NTN-B – A Secretaria do Tesouro Nacional faz às 11h leilão tradicional de Letras Financeiras do Tesouro (LFT) e Notas do Tesouro Nacional Série B (NTN-B). As LFT vencem em 1º de setembro de 2027 e 1º de dezembro de 2030. As NTN-B, em 15 de maio de 2029, 15 de maio de 2035 e 15 de agosto de 2060. A liquidação financeira dos papéis ocorrerá na quarta-feira.



Fed de Nova York informa índice Empire State de outubro – O Federal Reserve de Nova York informa, às 9h30 (de Brasília), o índice Empire State de atividade manufatureira da região de Nova York de outubro. Em setembro, o índice estava em +11,5 e a expectativa é de +2,3.

Presidente do Fed de San Francisco participa de evento - A presidente do Federal Reserve de San Francisco, Mary Daly, participa de evento às 12h30 (de Brasília).

Diretora do Fed participa de evento - A diretora do Federal Reserve Adriana Kugler participa, às 14h (de Brasília) de evento.

Presidente do Fed de Atlanta participa de evento - O presidente do Federal Reserve (Fed) de Atlanta, Raphael Bostic, participa de evento às 20h (de Brasília).

Lula sanciona projetos e reúne-se com ministros - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sanciona, às 11h, o Projeto de Lei nº 3148/2024, que inscreve o nome de Eduardo Henrique Accioly Campos no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria; às 11h10, sanciona o Projeto de Lei nº 3090/ 2023, que institui o Dia Nacional da Música Gospel; às 11h20, o Projeto de Lei nº 1.765/2024, que reconhece como manifestação da cultura nacional a Festa do Sairé, realizada no distrito de Alter do Chão, no município de Santarém, no Pará; às 11h30, o PL 24/2020, que reconhece as expressões artísticas charge, caricatura, cartum e grafite como manifestações da cultura brasileira, e, às 11h40, o PL 6.204/2023, que declara o educador Anísio Teixeira Patrono da Escola Pública Brasileira. Às 11h50, despacha com o ministro da Justiça e Segurança Pública, Ricardo Lewandowski, e a ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, para envio do Projeto de Lei que aumenta as sanções penais para crimes ambientais. Às 12h30, reúne-se com o secretário Especial para Assuntos Jurídicos da Casa Civil, Marcos Rogério de Souza, e, às 15h, com o advogado-geral da União, Jorge Messias.

Senado analisará criação do inventário nacional de substâncias químicas - O Plenário do Senado vota, a partir das 15h, três itens, entre eles o projeto de lei (PL 6.120/2019) que estabelece o inventário nacional de substâncias químicas, para avaliação e o controle do risco das substâncias em circulação no país. O segundo item que será apreciado é o PL 1.533/2023, que autoriza agricultura ao longo de rodovias. A última proposta que será votada no Plenário é o PL 397/2019, que estabelece o dia 1º de agosto como Dia Nacional do Maracatu.

Comissão do Senado debate descarbonização do setor marítimo - O plano das Nações Unidas de zerar até 2050 as emissões de gases do efeito estufa pelo transporte marítimo será discutido pela Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado em audiência pública interativa agendada às 9h.

CAE do Senado analisa projeto que torna permanente fundo garantidor do Pronampe - A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado analisará, a partir das 10h, nove propostas, entre elas o projeto de lei (PL 6.012/2023) que assegura recursos para o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe).

Haddad tem reuniões com prefeito do Recife, governador do MA e ministros - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, recebe o prefeito de Recife, João Campos, às 9h, na sede da pasta, em Brasília. Mais tarde, às 11h, recebe o governador do Maranhão, Carlos Brandão. No período da tarde, às 14h, Haddad se reúne com a ministra da Gestão, Esther Dweck, e logo após, às 15h30, recebe a ministra do Planejamento, Simone Tebet. À noite, às 18h30, se reúne com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Campos Neto está de férias; Galípolo se junta a comitiva na China - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, está de férias. No entanto, por meio de um vídeo gravado em 8 de outubro, vai participar do Uqbar Day às 9h. O diretor de Política Monetária, Gabriel Galípolo, se desloca para Pequim, na China, onde vai se juntar a missão chefiada pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, para tratar dos acordos a serem anunciados por Xi Jinping, chefe de Estado chinês, na visita ao Brasil em novembro. O diretor de Regulação, Otávio Damaso, tem reunião com a presidente da Associação



Brasileira de Bancos (ABBC), Sílvia Scorsato; o vice-presidente Cassio Von Gal, Jorge Sant'Anna, conselheiro, e Paulo Saba, diretor. O CEO da Núcleo, André Daré, também participa do compromisso às 9h. Às 12h, o diretor tem almoço com representantes do Nubank. Às 15h, a audiência é com o presidente da Associação Nacional das Empresas Promotoras de Crédito e Correspondentes no País (Aneps), Edison Costa. Damaso ainda se encontra com representantes da Federação Brasileira de Bancos (Febraban), Nubank e Bain & Company às 16h. Depois, às 17h, se encontra com os sócios da PwC Brasil, Lindomar Schmoller e Suzan Barreto. O diretor de Assuntos Internacionais e de Gestão de Riscos Corporativos, Paulo Picchetti, participa do G20 Communique Drafting Session, por videoconferência, das 8h às 12h. Renato Gomes, diretor de Organização do Sistema Financeiro e Resolução, tem audiência com representantes da Astra, Latam e Unionpay às 11h. Em Cartagena das Índias, Colômbia, o diretor de Fiscalização, Ailton de Aquino Santos, participa do Coquetel de Boas-Vindas da Reunião de Alto Nível da Associação de Supervisores Bancários das Américas (Asba), Financial Stability Institute (FSI) e o Comitê de Basileia sobre Supervisão Bancária (BSBS, na sigla em inglês). O evento começa às 16h50 no horário local. O diretor de Política Econômica, Diogo Guillen, está de férias. Os outros diretores têm previsão de despachos internos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/10/2024

BRDESCO ASSET ESTREIA FUNDO DE INFRAESTRUTURA LISTADO

Mais de 6,6 mil pessoas físicas foram atraídas para a tese, que começa com ativos ligados a projetos de saneamento, energia, concessões rodoviárias, portos e aeroportos

Por Adriana Cotias — De São Paulo

A Bradesco Asset vai estreiar nesta terça-feira o seu primeiro fundo de infraestrutura listado na B3, o BINC11. A gestora de recursos levantou R\$ 474 milhões, de uma oferta-base de R\$ 400 milhões, exercendo quase a totalidade do lote extra previsto para a operação. No total, mais de 6,6 mil investidores pessoas físicas foram atraídos para a tese de investimentos, que começa com ativos ligados a projetos dos setores de saneamento, energia, concessões rodoviárias, portos e aeroportos.

A carteira já nasce com mais de 50% do patrimônio investido em debêntures que asseguram dupla isenção para a pessoa física, tanto na distribuição de renda mensal quanto em eventuais ganhos de capital com a venda das cotas no mercado secundário. O objetivo de retorno é de 0,5% a 1% acima do CDI. Por meio de derivativos, papéis atrelados ao IPCA têm a troca do indexador para o CDI a fim de suavizar a volatilidade do fundo.

Segundo o gestor Victor Oliveira Tofolo, as posições foram construídas ao longo dos últimos 12 meses e, assim, a asset pôde driblar operações consideradas de maior risco, e também o aperto dos spreads (a diferença para os títulos públicos de referência) no universo "high grade", de ativos de melhor qualidade. As taxas vêm sendo reduzidas por conta da alta demanda de investidores e fundos por papéis de dívida com benefício fiscal.

"A gente começa com um colchão de investimentos em projetos grande, que nos dá capacidade de escolher bem os próximos passos do produto, está bem alocado", diz Tofolo. O gestor acrescenta que nas próximas semanas já deve alcançar 90% do patrimônio investido. Já em novembro, a carteira começa a distribuir dividendos. No total, a Bradesco Asset reúne cerca de R\$ 14 bilhões em fundos com debêntures incentivadas, com 74 mil cotistas. Quase 10% desse público entrou na nova estratégia.

No segmento de crédito, a Bradesco Asset listou seu primeiro fundo "high yield", de ativos com maior risco e potencial de retorno, dois anos atrás. A diferença, agora, é que o foco não está em dívida corporativa, mas num estágio anterior, em projetos de infraestrutura com boa classificação.

A casa já tinha também carteiras condominiais de debêntures incentivadas, ou seja, abertas para aplicações e resgates, na grade. Já o novo veículo tem negociação das cotas em bolsa - assim, não



há pressão para a gestão vender ativos em momentos adversos do mercado para fazer frente a necessidades de liquidez por pedidos de saques pelos investidores.

Com os spreads de crédito cada vez mais comprimidos, os fundos da categoria devem começar a refletir um rendimento mais magro adiante, segundo Fernando Pairol, responsável pela área de distribuição da Bradesco Asset. “Este fenômeno está mais perto do que longe de acontecer”, diz. “Por isso, a gente quis se posicionar num nível de risco superior ao high grade, alongar a carteira, sair do corporativo e entrar em projetos para performar melhor.”

O executivo cita que algumas carteiras tradicionais no mercado no universo high grade já começam a rodar ligeiramente abaixo do CDI.

Tofolo acrescenta que a gestão ativa vai prevalecer no fundo listado de projetos de infraestrutura, valendo-se da mesa de crédito que negociou mais de R\$ 21 bilhões no ano passado e que neste ano deve superar a marca dos R\$ 30 bilhões. “Isso gera oportunidades para oxigenar a carteira e proporcionar retornos excedentes para o cliente, trocando os projetos que estão maturando. Com as taxas fechando [caindo], é possível capturar ganhos de capital e reciclar a carteira.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/10/2024

SUBDIÁRIA DA WILSON SONS CONTRATA CRÉDITO DE R\$ 149 MILHÕES COM BNDES

Dinheiro será usado para construção de embarcações no estaleiro da companhia, localizado no Guarujá, em São Paulo

Por Victor Meneses, Valor — São Paulo

A operadora portuária Wilson Sons informou que sua subsidiária de serviços marítimos contratou um financiamento de até R\$ 149,1 milhões com o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) para a construção de três rebocadores portuários com tração estática de 70 toneladas. As embarcações serão construídas no estaleiro da companhia, localizado no Guarujá, em São Paulo.

De acordo com a empresa, essas novas embarcações fazem parte da estratégia de renovação de frota e “reforçam o compromisso da Wilson Sons com a modernização de suas operações e a facilitação dos fluxos comerciais no Brasil”.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/10/2024

ESCALA DA ESPIONAGEM CHINESA ASSUSTA GOVERNOS OCIDENTAIS

Agências de espionagem ocidentais, incapazes de conter a atividade de Pequim, estão soando o alarme publicamente, instando empresas e indivíduos a ficarem em alerta em suas interações com a China

Por Max Colchester e Daniel Michaels, Em Dow Jones — em Londres

Pequim está realizando atividades de espionagem em uma escala sem precedentes, segundo os governos ocidentais, mobilizando agências de segurança, empresas privadas e civis chineses em sua busca para minar países rivais e fortalecer a economia do país.

Raramente passa uma semana sem um aviso de uma agência de inteligência ocidental sobre a ameaça que a China representa.

No mês passado, o FBI informou que uma empresa ligada ao estado chinês invadiu 260 mil dispositivos conectados à internet, incluindo câmeras e roteadores, nos EUA, Reino Unido, França, Romênia e em outros lugares. Uma investigação do Congresso americano revelou que guindastes de carga chineses usados em portos marítimos dos EUA continham tecnologia que poderia permitir a

Pequim controlá-los secretamente. O governo dos EUA alegou que uma ex-assessora de alto escalão da governadora de Nova York, Kathy Hochul, era um agente chinês.



Computador; hacker; código — Foto: Shahadat Rahman/Unsplash

As agências de espionagem ocidentais, incapazes de conter a atividade de Pequim, estão soando o alarme publicamente, instando empresas e indivíduos a ficarem em alerta em suas interações com a China. Mas, dado que o país já está profundamente entrelaçado na economia global, isso se mostrou uma tarefa difícil, disse Calder Walton, especialista em segurança nacional da Escola de Governo Kennedy de Harvard. Os governos

ocidentais "estão lidando com os eventos, de muitas maneiras, depois que eles acontecem", disse ele.

O escritório de imprensa do governo chinês, assim como os ministérios da segurança do Estado, segurança pública e defesa, não responderam a pedidos de comentário. Pequim anteriormente negou alegações de espionagem direcionadas a países ocidentais, enquanto retrata a China como um alvo frequente de operações estrangeiras de hacking e coleta de informações.

Desde que assumiu o poder em 2012, o líder chinês Xi Jinping enfatizou cada vez mais a importância da segurança nacional, convocando oficiais e cidadãos comuns a afastar ameaças aos interesses da China. O resultado é um esforço abrangente de coleta de informações cuja escala e perseverança superam a espionagem do Kremlin durante a Guerra Fria e chocaram as agências de espionagem ocidentais.

Hackers apoiados pela China superam todo o pessoal cibernético do FBI em pelo menos 50 para 1, segundo a agência dos EUA. Uma agência europeia estima que as operações de coleta de informações e segurança da China podem envolver até 600 mil pessoas. "O programa de hacking da China é maior do que o de todas as outras nações principais, combinadas", disse o diretor do FBI, Christopher Wray, no início deste ano.

Complicando a resposta do Ocidente: ao contrário de autocracias como Irã ou Rússia, o comércio com a China tem apoiado o crescimento econômico ocidental há décadas, o que, por sua vez, fundamenta a segurança a longo prazo do Ocidente. A maioria dos países simplesmente não pode se dar ao luxo de impor sanções à China e expulsar seus diplomatas. "A China é diferente", diz Ken McCallum, chefe da agência de inteligência doméstica do Reino Unido, MI5.

A atividade maligna corre o risco de se intensificar à medida que o crescimento econômico da China desacelera sob a liderança cada vez mais autoritária de Xi. O aparato de inteligência da China estará sob crescente pressão para roubar a inovação necessária para fortalecer a economia e silenciar críticos tanto em casa quanto no exterior, dizem os oficiais. "Tudo se resume à segurança do regime", disse Nigel Inkster, ex-diretor de operações da agência de inteligência estrangeira britânica MI6.

A atividade chinesa varia do absurdo ao alarmante. Em setembro, promotores dos EUA alegaram que cinco graduados da Universidade de Michigan foram encontrados no meio da noite tirando fotos a poucos passos de veículos militares em um exercício de treinamento da Guarda Nacional dos EUA que incluía pessoal militar de Taiwan. Os homens alegaram estar observando estrelas.

No início deste ano, o governo do Reino Unido disse que hackers ligados à China acessaram os registros de registro de eleitores da nação, que incluem cerca de 40 milhões de endereços residenciais. O governo dos EUA está atualmente investigando se um grupo de hackers ligado ao Estado chinês se infiltrou em grandes provedores de banda larga dos EUA, potencialmente acessando escutas telefônicas de aplicação da lei dos EUA. Oficiais de inteligência temem que a China esteja roubando grandes quantidades de dados privados para treinar modelos avançados de IA.

À medida que a China se torna mais assertiva militarmente, incluindo um aumento no apoio à Rússia em sua guerra na Ucrânia, sua ação secreta também apresenta maiores ameaças. Xi ordenou que seu exército estivesse pronto para invadir Taiwan até 2027, o centenário da fundação do Exército de Libertação Popular, segundo oficiais ocidentais. Uma guerra sobre Taiwan poderia envolver a China em um conflito com os EUA, que está comprometido em garantir que a ilha democraticamente autônoma possa se defender.

O FBI disse no início deste ano que a China havia sequestrado centenas de roteadores e os usou para infiltrar redes de água e energia americanas, levantando preocupações sobre um ataque preventivo à infraestrutura dos EUA caso Washington intervisse em uma tentativa chinesa de reivindicar Taiwan. O Congresso, em dezembro, proibiu o Pentágono de usar qualquer porto marítimo em todo o mundo que implantasse a plataforma de dados de carga chinesa Logink, temendo que informações classificadas pudessem ser divulgadas.

O diretor da CIA, William Burns, disse recentemente que havia visitado a China duas vezes no último ano "para evitar mal-entendidos desnecessários e colisões inadvertidas".

Há uma preocupação crescente com um acidente perigoso. Agências de espionagem em estados autoritários costumam adaptar informações para atender à visão de mundo de seus chefes. Por exemplo, os serviços de inteligência da Rússia disseram ao presidente Vladimir Putin que a Ucrânia se renderia rapidamente após sua invasão. Se Xi também recebesse informações falhas ou não acreditasse nas informações que lhe foram dadas, a China poderia atacar preventivamente infraestruturas estrangeiras vitais.

A China não segue os antigos manuais de espionagem, dizem os oficiais de inteligência. Ela não parece se importar se for pega em flagrante e, ao contrário da Rússia, raramente faz esforços para trocar seus espões quando são presos.

Outro fator dificulta a resposta da inteligência ocidental: é difícil espionar a China. As operações de inteligência da China são descentralizadas, abrangendo inúmeras agências e empresas do setor privado. Elas operam de maneira amplamente autônoma, tornando o sistema difícil de penetrar, e seus métodos parecem desordenados, com uma mistura de atores privados e estatais aparentemente guiados de forma solta por objetivos gerais traçados por oficiais superiores. A China também purgou toda uma casta de oficiais que trabalhavam como espões dos EUA há uma década.

A atividade da China está fundamentada no desejo de Xi de consolidar seu controle sobre o poder. Ele citou o colapso repentino da União Soviética em 1991 como um aviso do que poderia acontecer com o regime comunista na China se os controles ideológicos fossem afrouxados. Ele criou uma comissão de segurança nacional, que se reuniu pela primeira vez em 2014, para centralizar o controle sobre o trabalho de segurança e estabeleceu uma definição abrangente de segurança nacional que abrange a dominância política do partido, bem como a força econômica da China e a autossuficiência alimentar.

Essa ênfase se transformou em uma obsessão nos últimos anos, à medida que Pequim entrou em conflito com Washington sobre disputas territoriais, domínio tecnológico e as causas da covid-19. Alimentando ainda mais a paranoia estavam as alegações do ex-contratado de inteligência dos EUA Edward Snowden de que os EUA haviam hackeado extensivamente a infraestrutura chinesa, incluindo redes de telefonia móvel.

"A segurança é a condição prévia para o desenvolvimento, e o desenvolvimento é a garantia da segurança", disse Xi a oficiais. "A segurança e o desenvolvimento devem ser promovidos simultaneamente."

Os EUA, em 2014, acusaram oficiais militares chineses de roubar segredos corporativos americanos por meio de hacking -- e disseram que isso estava fora dos limites da espionagem tradicional.



Os EUA responderam com tarifas e uma campanha para impedir que seus aliados europeus usassem a Huawei da China para construir sua próxima geração de infraestrutura de telecomunicações.

As democracias ocidentais estão tentando encontrar um equilíbrio agora, continuando a fazer negócios com a China enquanto denunciam a espionagem de Pequim. Em maio, oficiais de inteligência canadenses disseram que a China provavelmente tentou interferir em duas eleições federais passadas, incluindo trazendo estudantes chineses para votar e garantir a nomeação de um candidato preferido.

Mais ou menos ao mesmo tempo, as autoridades australianas condenaram um empresário com vínculos com o Partido Comunista Chinês por tentar favorecer um ministro do governo ao doar 25.000 dólares a um hospital local. Nesta primavera, sete supostos espiões chineses foram presos durante operações separadas na Alemanha e na Grã-Bretanha por adquirirem um laser especial e enviá-lo para a China sem autorização, espionando o Parlamento Europeu e alvejando dissidentes, respectivamente.

Muita da atividade de coleta de informações da China não é ilegal. A maioria dos pesquisadores e empresas chinesas não está envolvida em espionagem, e muitos são creditados por contribuir para importantes avanços em inovação que beneficiam as economias ocidentais.

Mas oficiais de segurança europeus dizem que estudantes e cientistas visitantes chineses também se tornaram um canal principal para a espionagem chinesa no Ocidente. No passado, oficiais de segurança mantinham um olhar atento sobre pesquisadores chineses que haviam estudado em uma das "Sete Filhas da Defesa Nacional", um apelido para as principais universidades chinesas com fortes vínculos com o exército.

Recentemente, os oficiais dizem que espiões disfarçados de pesquisadores melhoraram em esconder suas pistas. Um exemplo são os estudantes que inicialmente se inscrevem em cursos de idiomas ou literatura e depois mudam para computação quântica ou outras áreas sensíveis.

Mais de 20 mil pessoas apenas no Reino Unido foram abordadas por agentes chineses no LinkedIn desde 2022 em tentativas de obter informações sensíveis, segundo o MI5, a agência de espionagem doméstica do Reino Unido.

O MI5 tem visitado universidades alertando sobre colaborações com consultorias ou universidades apoiadas pela China, que poderiam inadvertidamente entregar valiosa propriedade intelectual. As agências de espionagem não podem "desviar nossa maneira de enfrentar esse desafio", disse McCallum, o chefe do MI5, recentemente.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/10/2024

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CRIA FÓRUM PARA TRATAR DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NA AVIAÇÃO CIVIL

Durante o prazo de funcionamento de um ano, o fórum terá que produzir um relatório final a ser endereçado à Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos

Por Valor — Brasília

Portaria do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, criou um fórum temporário para tratar de Transição Energética na Aviação Civil para promover a interlocução institucional entre a pasta e entidades representativas dos setores da aviação civil, combustíveis e derivados, logística de distribuição e outros relacionados ao tema da transição energética na aviação civil.

O Fórum de Transição Energética na Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos (Fotea) tem como atribuições: viabilizar a troca de informações entre o setor público e o privado sobre políticas que afetem a efetiva transição energética no setor de aviação civil; e subsidiar o Ministério de Portos

e Aeroportos no diagnóstico de necessidades relacionadas ao desenvolvimento da cadeia de produção, distribuição e comercialização de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF).



— Foto: Delfim Martins/Divulgação

Além disso, deve subsidiar o ministério no diagnóstico de necessidades relacionadas ao desenvolvimento de outras soluções de energia para a aviação civil e na elaboração, implementação e avaliação de políticas públicas voltadas para a transição energética no setor de aviação civil, mediante o debate qualificado e apresentação de propostas sobre os temas definidos

como prioritários pelo Ministério.

Durante o prazo de funcionamento de um ano, o fórum terá que produzir um relatório final a ser endereçado à Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos. Esse prazo pode ser prorrogado, mediante justificativa, a critério da Secretaria Executiva do Ministério.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/10/2024

INTERRUPÇÃO DO FLUXO DE NAVIOS NO RIO AMAZONAS PODE IR ATÉ JANEIRO

Embarcações de carga maiores não conseguem trafegar na hidrovia há mais de uma semana por causa da nova seca histórica

Por Taís Hirata — De São Paulo



Seca na hidrovia atingiu patamar histórico em 2023 e piorou neste ano, com o nível mais baixo da história no rio Negro — Foto: Edmar Barros/AP

O fechamento do rio Amazonas para o tráfego de navios de carga deverá perdurar ao menos até o fim deste ano, estimam empresas que atuam na região.

Há cerca de uma semana, a passagem das embarcações maiores ficou inviável devido à queda do nível do rio, mas as empresas já vinham utilizando o “plano B” criado para a seca desde meados de setembro.

Foram montados dois terminais flutuantes no trecho mais crítico, para que os navios façam o transbordo da carga para balsas, que conseguem operar mesmo com profundidade menor.

Outra rota alternativa que vem sendo usada é o transbordo da carga no porto de Vila do Conde (PA), mas o trajeto gera um adicional de dez dias na viagem, segundo Luís Resano, diretor-executivo da Abac (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem). Segundo ele, a expectativa é que a situação percore ao menos até dezembro.

Já Augusto Rocha, diretor do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam), prevê que a interrupção se estenda até janeiro, tal como se deu no ano passado.

Em 2023, a seca do rio Amazonas atingiu um patamar histórico mas, neste ano, a situação está ainda pior. Segundo os últimos boletins do Serviço Geológico do Brasil, o rio Negro, na estação do Porto de Manaus, registrou na última semana os níveis mais baixos da série iniciada em 1902.

No rio Amazonas, na altura de Itacoatiara (trecho crítico, onde os terminais flutuantes foram instalados), a profundidade também atingiu um patamar inferior ao registrado no ano passado, quando já houve uma seca histórica.

Apesar da seca maior, a expectativa de retomada das chuvas é mais positiva do que no ano passado, segundo Rocha. “Começou a chover antes. Neste ano, já temos chuva em outubro. Em 2023 só começou a chover em novembro”, afirma. Os últimos 30 dias de chuva no Norte do Amazonas já registram um volume maior do que nos últimos dez anos, o que é sinal de mudança, acrescenta.

Outra solução que vinha sendo esperada pelas empresas é a dragagem do rio Amazonas. O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) contratou a DTA para realizar o serviço em setembro, e a draga já está em Manaus. Porém, Rocha não tem expectativa de que o serviço comece a tempo de ser uma solução para este ano, dado que, para o início do serviço, são necessários estudos ambientais e operacionais, considerando os riscos da dragagem ao meio ambiente.

Questionado, o Dnit afirma que “atualmente, as equipes estão em fase de mobilização para iniciar a dragagem, programada para a segunda quinzena de outubro”, no trecho entre Manaus e Itacoatiara. “A contratação terá prazo de cinco anos, garantindo um serviço contínuo e essencial para a manutenção da navegabilidade”, diz o órgão.

O Dnit também diz que “a licença necessária para realização da dragagem foi expedida em junho, pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPPAM), autorizando a dragagem na Hidrovia do Amazonas” e “durante todo o período das obras, a autarquia realiza a gestão ambiental das atividades, em conformidade com a legislação”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/10/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

PETROBRAS PEDE MAIS PRAZO À ANP PARA EXPLORAR MARGEM EQUATORIAL

Licença do Ibama para começar trabalho ainda não foi concedida

Por Cristina Índio do Brasil - Repórter da Agência Brasil



Sylvia dos Santos - Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil© Tomaz Silva/Agência Brasil

A Petrobras entrou com um pedido na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) de suspensão do prazo para realizar a exploração na Bacia da Foz do Amazonas, na Margem Equatorial. De acordo com a diretora executiva de Exploração e Produção, Sílvia dos Anjos, a medida foi necessária porque ainda não houve a conclusão pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos

Naturais Renováveis (Ibama) para a permissão da petroleira começar os trabalhos no primeiro poço na região. Para não perder a possibilidade de explorar a área, foi necessário paralisar a contagem do tempo.

“Nós temos um prazo da concessão, se não tem a licença, o prazo corre. Tem então que postergar por conta de ainda não ter conseguido ainda a licença. Esse bloco foi adquirido em 2013, claramente a gente já passou e teve que fazer as renovações. Toda vez que não tem a licença, automaticamente solicita e a ANP dá o prazo adicional. Nós solicitamos e vai ser dado, apenas suspende. Para de contar o relógio”, explicou a diretora.

Sílvia dos Anjos disse que a Petrobras vai furar o poço, “mas para avaliar o sistema petrolífero, será preciso ter mais poços para fazer uma avaliação correta da área”.

“A gente estava com uma sonda em janeiro do ano passado lá e já poderíamos estar hoje com uma avaliação do potencial petrolífero da região. Isso descortinaria um novo horizonte”, disse.

Sílvia dos Anjos acrescentou que esse poço está a mais de 500 quilômetros da foz e a 170 quilômetros da costa em um local onde circulam anualmente mais 1.100 embarcações. “O local onde a gente vai perfurar o poço não é um paraíso ecológico isolado, circulam mais de 1.000 cargueiros pela área. A Petrobras já perfurou mais de 5.400 poços. A perfuração do poço não causa derramamento. O maior derramamento de óleo que se tem é no transporte”, observou.

Demandas

A diretora executiva de Assuntos Corporativos, Clarice Coppetti, que está à frente das negociações da Petrobras com o Ibama, disse que todas as demandas apresentadas pelo órgão ambiental já foram atendidas.

No dia 2 de agosto, a Petrobras anexou ao processo uma proposta para a criação de uma base de proteção da fauna, que está sob análise da equipe técnica do Ibama. “Todos os pontos que a equipe técnica do Ibama levantou nós respondemos, e com essa apresentação da base de proteção da fauna nós fechamos toda e qualquer demanda que tinha de não atendimento aos manuais do próprio Ibama. As conversas técnicas continuam e a gente está sempre em uma expectativa que essa análise esteja finalizada. Acredito que ainda neste ano, a gente consiga um retorno da equipe técnica”, afirmou.

“O nosso diálogo sempre foi de alto nível. A gente nunca teve um diálogo fora dos padrões institucionais e de respeito mútuo. São questões processuais de análise dos manuais e se a gente está respondendo ou não. É uma região de grande complexidade do ponto de vista de logística e de conseguir profissionais capacitados. Essa base que a gente está montado lá não é só física, em terra, é articulada com o conjunto todo de embarcações e também de cabotagem”, explicou a diretora executiva de Assuntos Corporativos.

Sílvia dos Anjos acredita que a base de atendimento a animais no Oiapoque, proposta pela Petrobras, é uma medida de precaução adicional que a empresa apresenta no processo. “É um centro de reabilitação de animais que eventualmente sejam contaminados por óleo durante uma perfuração. Tenho absoluta certeza, que jamais será usado, por conta de que se em 5.400 poços não causamos isso, não será usado”, avaliou.

Fonte: Agência Brasil - DF

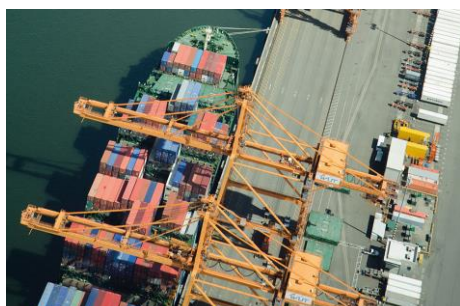
Data: 15/10/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

AFRMM GEROU R\$ 42 BILHÕES PARA ECONOMIA EM 15 ANOS, APONTA ESTUDO

Por Danilo Oliveira Navegação 15/10/2024 - 19:06



Levantamento do Ilos, encomendado pela Abac, identificou benefícios que extravasam atividades ligadas ao setor aquaviário

Um estudo do Instituto Ilos mostra que, nos últimos 15 anos, foram aplicados no Brasil R\$ 42 bilhões a partir do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), como soma dos desembolsos do Fundo de Marinha Mercante e da conta vinculada. Desse montante, R\$ 16 bilhões corresponderam à arrecadação da União. O levantamento sobre



a importância do AFRMM, encomendado pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), também identificou que, em média, foram gerados 81 mil empregos por ano no país, a partir do que foi investido com o adicional.

Para o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, o estudo comprova que o AFRMM traz benefícios não somente para empresas brasileiras de navegação (EBNs) e para a indústria naval, mas para a economia brasileira como um todo, com geração de empregos e aumento da competitividade. Ele destacou os benefícios da política setorial para a descarbonização da matriz de transportes e como fonte de recursos livres para a União, com repasse de 30% do que é arrecadado, proveniente do setor privado e sem necessidade de aportes públicos.

O Ilos também encontrou um equilíbrio na aplicação dos recursos de fomento às economias regionais, com 52% concentrados nas regiões Sul e Sudeste e 48% no Norte e Nordeste, impulsionando áreas historicamente menos favorecidas e de menor IDH (Índice de Desenvolvimento Humano). “O estudo desmistifica o uso do FMM e mostra para a sociedade que o benefício é para todos e bom para o Brasil”, comentou Resano à Portos e Navios.

O trabalho destaca que o AFRMM é essencial para o fomento da construção, modernização, reparação e manutenção da frota mercante nacional, desenvolvendo a indústria naval e o modal aquaviário brasileiros. Um dos apontamentos é que o adicional contribuiu para que o Brasil tenha mais que dobrado os volumes transporte de contêineres e em barcaças nos últimos anos, com a construção e manutenção de duas mil embarcações em 15 anos.

Os recursos da arrecadação do AFRMM são direcionados ao FMM, às contas vinculadas das EBNs, à União, através da DRU (Desvinculação de Receitas da União), e para fundos federais. O tributo incide sobre o frete do transporte aquaviário de cargas desembarcadas no país. O relatório cita que 99,5% do AFRMM têm como fonte geradora a importação por via marítima (longo curso), que correspondem a 0,6% do total importado pelo Brasil no mesmo período. Os 0,5% restantes têm origem nos segmentos de cabotagem e de navegação interior.

O crescimento da movimentação de carga neste dois segmentos, nos últimos 15 anos, foi de 109%. Segundo a publicação, 38% dos embarcadores pretendem aumentar o uso da cabotagem até 2025. Uma das conclusões do estudo é que os recursos do AFRMM são importantes para o fomento da navegação interior e serão fundamentais para o seu crescimento na região Norte nos próximos anos. O levantamento chama a atenção que, até 2033, o volume de soja e milho exportados deve crescer cerca de 20%, especialmente nos portos do Arco Norte, onde chegam através da navegação interior.

De acordo com o relatório, até 2050, as EBNs deverão reduzir em 100% suas emissões de gases de efeito estufa (GEE). Dentre as soluções necessárias para buscar a meta está a adaptação e construção de embarcações menos poluentes. Outro aspecto apontado é que o planejamento da Petrobras e da Transpetro já prevê o uso dos recursos do FMM na construção de novas embarcações.

O trabalho do Ilos também menciona exemplos de países, de diferentes continentes, onde o setor naval conta com incentivos de Estado, desde fundos governamentais direcionados à construção e empréstimos com condições mais favoráveis do que no mercado, até medidas protecionistas, índices de conteúdo local e financiamento a projetos que migrem cargas do modal rodoviário para o aquaviário. Entre os citados estão: China, Coreia do Sul, Estados Unidos, Reino Unido e União Europeia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/10/2024

HIDROVIAS PRECISAM SER MAIS RESILIENTES PARA ENFRENTAR DESAFIOS CLIMÁTICOS, DIZ SECRETÁRIO

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 15/10/2024 - 20:08



No mesmo evento, especialista em estudos marítimos enfatizou importância de combustíveis de baixo carbono como alternativas, além do desenvolvimento de tecnologias de navegação inteligente e do design de navios mais eficientes

O secretário nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes Dias Batista, chamou a atenção para a importância de tornar as vias interiores hidroviárias mais resilientes, tanto para enfrentar os desafios climáticos quanto para fomentar o transporte multimodal no país. Em um evento, nesta terça-feira (15), ele mencionou a necessidade de dragagens em rios como o Paraguai e o Tapajós. O secretário ressaltou que, apesar dessas obras historicamente serem feitas para aumentar a eficiência, agora são essenciais para manter a navegabilidade, que foi afetada pela mudança do regime hídrico. Batista destacou os desafios recentes enfrentados pelo setor hidroviário em função dos impactos climáticos. Ele também mencionou enchentes históricas no Sul, como a que afetou a Lagoa dos Patos, comprometendo o transporte local.

“A estiagem no Norte tem levado os rios Amazonas e Solimões a níveis historicamente baixos, prejudicando a navegação e a logística, especialmente na Zona Franca de Manaus”, comentou Batista, no seminário “A Influência dos Efeitos Climáticos no Transporte Multimodal”, promovido hoje pela Conexão Engenharia da Universidade Federal Fluminense (UFF). O secretário ressaltou a criação de sua pasta em um contexto de desafios climáticos severos.

O evento discutiu como as mudanças climáticas impactam a logística e a infraestrutura de transportes no Brasil e abordou os desafios causados por eventos extremos, como secas e enchentes, e o papel crucial da descarbonização no setor marítimo. Jéssica Germano de Lima Silva, doutora em estudos marítimos, abordou a necessidade urgente de descarbonização no transporte marítimo, que movimenta cerca de 90% do comércio mundial.

A especialista destacou que o setor é responsável por aproximadamente 2,9% das emissões globais de gases de efeito estufa (GEE), sendo essencial adotar combustíveis alternativos e novas tecnologias para reduzir a pegada de carbono. “Apesar do transporte aquaviário ser mais eficiente em termos de emissões, há uma grande demanda por modernização, principalmente diante da previsão de triplicação da demanda por frete marítimo até 2050”, afirmou.

Jéssica também abordou as estratégias globais de descarbonização, incluindo metas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO) para reduzir em 70% a intensidade de carbono até 2050. Ela enfatizou a importância de alternativas como combustíveis de baixo carbono, como o hidrogênio verde e a amônia, bem como o desenvolvimento de tecnologias de navegação inteligente e design de navios mais eficientes.

A seca no Norte e as enchentes no Sul exemplificam a vulnerabilidade do setor hidroviário às mudanças climáticas, enquanto no transporte marítimo o grande desafio é equilibrar a crescente demanda com a necessidade de reduzir emissões. Batista também falou da urgência de investimentos em infraestruturas mais resilientes e em políticas de adaptação para garantir a sustentabilidade da navegação no Brasil. Jéssica trouxe à tona a complexidade de adotar novas tecnologias e combustíveis em uma indústria global que, embora menos poluente que outras, ainda enfrenta sérias dificuldades logísticas.

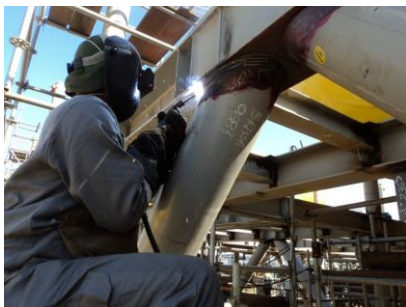
O seminário também abordou a interligação entre os diversos modais de transporte, e a necessidade de integração para garantir a continuidade do fluxo logístico mesmo diante de eventos extremos. Batista ressaltou que o transporte aquaviário, além de ser mais eficiente do ponto de vista ambiental, precisa ser visto como parte da solução para os desafios climáticos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/10/2024

INDÚSTRIA NAVAL REATIVA CAPACITAÇÃO DE PROFISSIONAIS PARA ATENDER DEMANDA CRESCENTE

Por Lorena Parrilha Teixeira *Indústria naval 15/10/2024 - 19:43*



Parcerias entre MDIC, Sinaval, Senai e outras instituições impulsionam a requalificação e formação de trabalhadores para a retomada do setor naval

Em setembro de 2024, o número de empregos na indústria naval brasileira atingiu 32.425, indicando sinais de recuperação após anos de estagnação. A reativação do setor traz consigo a necessidade urgente de qualificação de mão de obra. Órgãos de governo como o Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e entidades setoriais como o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) têm se mobilizado para atender essa demanda. Com o apoio de instituições como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) e a Fundação Brasileira de Tecnologia da Soldagem (FBTS), estaleiros de todo o país estão retomando seus programas de treinamento e requalificação, com foco na preparação de trabalhadores para a crescente demanda.

O MDIC, em conjunto com o Sinaval, conduziu uma pesquisa para mapear as necessidades de contratação e formação profissional da indústria naval. O estudo, capitaneado pelo Grupo Executivo de Defesa da Indústria Naval Brasileira, destaca a parceria dos Senai regionais com os estaleiros, que atuam diretamente na capacitação de novos profissionais e no retreinamento de antigos trabalhadores. Além disso, as "escolinhas" dos estaleiros, que historicamente funcionaram como centros de treinamento, estão sendo reativadas para fornecer a qualificação necessária, especialmente para trabalhadores que estavam fora do mercado desde a crise que paralisou o setor em 2014.

A Fundação Brasileira de Tecnologia da Soldagem (FBTS) também está absorvendo técnicos e inspetores de soldagem que não renovaram suas certificações durante os anos de crise. Com a retomada da demanda, esses profissionais serão requalificados para atuar tanto nos estaleiros quanto na indústria de bens de capital. Além disso, há a expectativa de um novo programa nos moldes do Prominp, que, no passado, ajudou a capacitar milhares de trabalhadores para a indústria naval e offshore.

A reativação da indústria naval faz parte de um cenário mais amplo de necessidade de qualificação no Brasil. Segundo o "Mapa do Trabalho Industrial 2025-2027" da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o Brasil precisará qualificar 14 milhões de profissionais até 2027. Esse levantamento mostra que áreas como logística, construção, manutenção e metalmeccânica terão uma demanda significativa por trabalhadores capacitados. Embora o estudo da CNI abranja diversos setores, a requalificação no setor naval se destaca pela urgência e especificidade das habilidades requeridas, como soldagem e operação de maquinário pesado.

De acordo com o sindicato, diferente do início dos anos 2000, quando houve uma corrida pela formação de novos profissionais, a atual retomada deverá contar com um maior retorno de trabalhadores que já foram capacitados anteriormente, o que pode reduzir o volume de formação inicial necessária. No entanto, muitos desses profissionais precisarão de atualizações em suas habilidades, sobretudo diante das novas tecnologias e processos produtivos.

As iniciativas de qualificação são possíveis graças a uma articulação entre governo, indústria e instituições de ensino técnico. O MDIC e o Sinaval lideram essas discussões, enquanto o Senai, com suas unidades regionais, atua como um dos principais parceiros no desenvolvimento de cursos voltados para as demandas do setor. Espera-se que, além dos recursos federais, estados e municípios também implementem medidas de apoio à formação de trabalhadores nas regiões onde os estaleiros estão sendo reativados, repetindo um movimento semelhante ao que ocorreu entre 2000 e 2014.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/10/2024

GOVERNO PLANEJA LEILÃO DE ÁREA COM 4 BERÇOS PARA CONTÊINERES EM SANTOS

Da Redação Portos e logística 15/10/2024 - 17:23

MPor informou que, após analisar alternativas à concessão do STS-10, ficou definido modelo com um berço mais que projeto original. Certame está previsto para 2025



O governo decidiu dar prosseguimento ao leilão de uma nova área destinada à movimentação de contêineres no Porto de Santos. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou, na tarde desta terça-feira (15), que a decisão foi tomada após analisar diversas alternativas à concessão da unidade portuária STS-10 e que o modelo aprovado em alinhamento com a Casa Civil prevê quatro

berços de atracação, um a mais do que no projeto original.

O MPor estima que a nova área ampliará em 50% a capacidade de contêineres no maior porto do país. O complexo portuário de Santos, que hoje recebe 6 milhões de contêineres por ano, passará a ter capacidade para comportar 9 milhões de unidades.

Recentemente, o ministério encaminhou ofício à Infra SA com as diretrizes para a concessão, que preveem adaptações no modelo original proposto há cinco anos. As diretrizes do MPor para o STS10 foram definidas pela área técnica e o estudo ajustado deverá ser encaminhado para análise do Tribunal de Contas da União ainda este ano. A previsão é que o leilão da área ocorra em 2025.

O ministério ressaltou que o governo federal analisará com a Infra S.A outra modelagem para a operação do terminal de passageiros, que hoje recebe cerca de 1 milhão de cruzeiristas por ano. O novo terminal de passageiros, segundo o MPor, não deve interferir na operação da área de contêineres.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, defendeu que esse é um projeto construído após muita análise e lembrou que o modelo original foi elaborado em um cenário de privatização do Porto de Santos, que foi descartado desde o começo do atual mandato do presidente Lula. Segundo Costa Filho, essa é uma proposta que se encaixa com o modelo de desenvolvimento que o país precisa. "Estamos ampliando a capacidade de importação e exportação do maior porto brasileiro, garantindo melhoria na operação e tornando nossos produtos exportados ainda mais competitivos", declarou.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/10/2024

FPSO MARIA QUITÉRIA INICIA PRODUÇÃO NO CAMPO DE JUBARTE

Da Redação Offshore 15/10/2024 - 19:34



A Petrobras anunciou, nesta terça-feira (15), que o FPSO Maria Quitéria iniciou a produção no campo de Jubarte, localizado no pré-sal da Bacia de Campos, dentro da área do Parque das Baleias, no Espírito Santo. A unidade tem capacidade de produção de até 100 mil barris de óleo por dia e pode processar até 5 milhões de metros cúbicos de gás diariamente.

O FPSO Maria Quitéria teve sua entrada em operação antecipada, uma vez que estava prevista para 2025, conforme o planejamento estratégico 2024-2028. A plataforma conta com tecnologias avançadas para a redução

de emissões de gases de efeito estufa, contribuindo para uma eficiência operacional 24% maior nesse aspecto.

Com 156 metros de altura e 333 metros de comprimento, o FPSO está localizado em uma lâmina d'água de 1.385 metros no campo de Jubarte, e integrará o Projeto Parque das Baleias, que reúne os campos de Jubarte, Baleia Anã, Cachalote, Caxaréu, Pirambú e Mangangá. Esse projeto foi viabilizado após um acordo entre a Petrobras e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em 2019, prorrogando a concessão do campo até 2056.

Atualmente, outras três plataformas operam no Parque das Baleias: P-57, P-58 e FPSO Cidade de Anchieta. O FPSO Maria Quitéria responderá por cerca de 40% da produção do campo de Jubarte quando atingir sua capacidade plena. A Petrobras é a operadora exclusiva do campo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/10/2024

LUIZ CÉSIO CAETANO ASSUMIU, NESTA SEGUNDA-FEIRA (14), A PRESIDÊNCIA DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (FIRJAN)

Por Executivos 14/10/2024 - 20:19



Luiz César Caetano assumiu, nesta segunda-feira (14), a presidência da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) para o período de 2024 a 2028. Acionista da Sal Cisne e ex-vice-presidente da Firjan, Caetano sucede Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira. Com mais de 50 anos de atuação na indústria, ele reforçou o compromisso da Firjan em continuar sendo uma instituição ágil e inovadora na defesa dos interesses empresariais.

Em seu discurso de posse, Caetano enfatizou a necessidade de priorizar a qualificação da mão de obra, eficiência energética, segurança pública e infraestrutura para melhorar a produtividade da indústria e o desenvolvimento socioeconômico do estado. Além disso, ele alertou para os impactos globais, como a crise no Oriente Médio e as tensões comerciais, e defendeu a promoção de cadeias produtivas locais. A cerimônia contou com a presença do vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, que destacou a importância da inovação e sustentabilidade na indústria nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2024

BNDES FINANCIARÁ 3 REBOCADORES AZIMUTAIS DA WILSON SONS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 14/10/2024 - 20:14



Empresa firmou contrato de empréstimo com agente financeiro do FMM, com recursos da ordem de R\$ 150 milhões, para construção de três unidades

A Wilson Son assinou um contrato de financiamento com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) destinado à construção de três rebocadores portuários com tração estática (bollard pull) de 70 toneladas. O agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante fará o empréstimo de

até R\$ 149,1 milhões (equivalentes a US\$30,9 milhões) à subsidiária Wilson Sons Serviços Marítimos para os projetos priorizados pelo conselho diretor do FMM. As embarcações, com propulsão azimutal e projeto Damen ASD 2312, serão construídas no estaleiro do grupo, localizado no Guarujá (SP).

A Wilson Sons informou, nesta segunda-feira (14), que as novas embarcações fazem parte da estratégia de renovação de frota da companhia e reforçam o compromisso com a modernização de suas operações e a facilitação dos fluxos comerciais no Brasil. "A companhia reitera seu



compromisso com os melhores níveis de transparência e governança corporativa e manterá seus acionistas e o mercado em geral devidamente informados acerca da ocorrência de qualquer ato ou fato relevante, nos termos da legislação aplicável", destacou a empresa em comunicado ao mercado.

A empresa vem registrando aumento no número de manobras com rebocadores portuários em 2024. Em setembro foram 5.009 manobras, ante 4.822 em setembro de 2023, alta de 3,9%. No acumulado de janeiro a setembro, os rebocadores operados pela empresa totalizaram 43.974 manobras, 4,7% a mais em comparação com os nove primeiros meses do ano passado (41.993).

Em setembro, a Wilson Sons iniciou a operação do rebocador WS Onix (foto), sexta unidade da classe 2513, construído no estaleiro da empresa. A série, que inclui seis embarcações lançadas nos últimos dois anos, realizou mais de 5 mil manobras portuárias. Com a entrega do WS Onix, o grupo alcançou a marca de 154 embarcações construídas em seu estaleiro. De acordo com a empresa, a frota atual tem mais de 80 rebocadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2024

PETROBRAS LANÇA EDITAL DE CONTRATAÇÃO DA P-86, COM 20% DE CONTEÚDO LOCAL MÍNIMO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 14/10/2024 - 19:13

Certame prevê FPSO para revitalização de campos de Marlim Sul e Marlim Leste, com abertura das propostas no primeiro semestre de 2025

A Petrobras publicou, nesta segunda-feira (14), o edital de licitação internacional para a contratação da P-86, nova FPSO a ser instalada no projeto de revitalização dos campos de Marlim Sul e Marlim Leste, na Bacia de Campos. A abertura das propostas para a plataforma está prevista para o dia 8 de abril de 2025. A disputa se dará em modo fechado e com menor preço como critério de julgamento. A consulta ao edital e o processamento da licitação serão realizados no portal Petronect. A previsão é que a P-86 entre em operação em 2030.

A request for proposal (RFP) prevê 20% de exigência de conteúdo local global mínimo, calculado conforme os critérios da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Na RFP, a Petrobras sugere a construção de 7 módulos topside (M01, M06, M08, M10A, M10B, M10C e M11) no Brasil para complementar o conteúdo local mínimo estabelecido. A composição do conteúdo local deve também considerar atividades de integração e de comissionamento da unidade no Brasil.

Procurada pela Portos e Navios, a Petrobras informou que desenvolverá o projeto básico da nova plataforma, que será a primeira unidade própria da companhia a operar com sistema de geração de energia com ciclo combinado para a redução de emissões de gases do efeito estufa (GEE). A unidade terá capacidade para o processamento de óleo de 140 mil barris de petróleo por dia (bpd) e 7 milhões de metros cúbicos (m³) de gás, além de tratar e injetar 300 mil bpd de água. O gás produzido no local será tratado para exportação ou para utilização na própria unidade.

A Petrobras destacou que, além desse sistema de geração de energia com ciclo combinado, o projeto conta ainda com outras tecnologias sustentáveis, como o HC Blanket, que usa gás combustível para inertização dos tanques de carga, o uso de VSD (Variable Speed Driver - Acionamento de Velocidade Variável) para acionamento de motores, utilizando o conceito all electric, e uma turbina hidráulica para geração na descarga de água produzida.

Com essas tecnologias, a expectativa é que seja reduzida em 25% a emissão de gases de efeito estufa durante a operação da unidade. Como parte do sistema de produção, a unidade estacionária de produção (UEP) irá operar em conjunto com quatro sistemas de bombeamento multifásico submarino. Os sistemas, que já estão em processo de contratação, proporcionarão um incremento na produção do campo.

Localização

O campo de Marlim Sul fica ao sul da Bacia de Campos, a aproximadamente 100 quilômetros a sudeste do Cabo de São Tomé, em uma lâmina d'água que varia de 800 e 2.600 metros. Nesse campo operam atualmente as plataformas P-38, P-40, P-51 e P-56. Já o campo de Marlim Leste está localizado na parte leste da Bacia de Campos, em lâmina d'água com média de 780 a 2 mil metros e a 120 km do Cabo de São Tomé. Opera atualmente ali a plataforma P-53. Os dois campos foram descobertos em 1987 e fizeram parte da rodada zero da ANP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2024

DRAGA HOPPER NORTE-AMERICANA INICIA SERVIÇO NO RIO AMAZONAS

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 14/10/2024 - 19:23



Projeto, que busca a retirada de sedimentos em trechos críticos da hidrovia, é parte de um plano logístico do governo federal

A draga norte-americana Lindway, modelo hopper, chegou a Manaus (AM), no último sábado (12), para execução de dragagem no rio Amazonas. O serviço, coordenado pela DTA Engenharia, visa desobstruir trechos entre a foz do rio Madeira e a costa do Tabocal, em Itacoatiara (AM), beneficiando a navegação e o escoamento de mercadorias neste trecho considerado crítico,

especialmente aquelas com destino à Zona Franca de Manaus (ZFM). A embarcação percorreu 21 dias desde Norfolk, na Virgínia (EUA), até a região norte do Brasil.

Nos próximos dias, o navio passará por inspeções da Receita Federal e da Marinha do Brasil para garantir a conformidade com as normas nacionais. Com a dragagem, prevista para ser concluída em 45 dias, espera-se uma melhoria significativa no transporte de cargas na região, sobretudo durante os períodos de seca, quando o baixo nível das águas dificulta a navegação.

O projeto, que tem orçamento de R\$ 118,9 milhões, visa remover a sedimentação acumulada ao longo de 200 quilômetros do leito do rio. A dragagem vai facilitar o transporte de cargas pesadas, atualmente prejudicado pelo risco de encalhe das embarcações. Um dos benefícios esperados é a redução do tempo de transporte e dos custos operacionais para as indústrias locais.

Apesar dos benefícios econômicos, a dragagem de grandes trechos do rio Amazonas traz preocupações ambientais, especialmente devido à biodiversidade única da bacia amazônica. Para minimizar possíveis impactos, o projeto conta com a supervisão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e da Marinha do Brasil. Além disso, a Vertex Oil Spill Supply (OSS), especializada em prevenção e resposta a emergências ambientais, implementou uma série de medidas preventivas.

Em entrevista à Portos e Navios, o oceanógrafo Jackson Krauspenhar, fundador e diretor técnico da VERTEX OSS, detalhou as ações que a empresa está adotando para garantir a proteção ambiental durante as operações. Embora a Vertex OSS não seja responsável diretamente pela dragagem, ela está preparada para atuar em caso de derramamento de óleo. Krauspenhar destacou que a empresa mantém uma infraestrutura robusta de equipamentos de contenção e resposta, como barreiras de contenção de óleo e skimmers.

"Temos barreiras de contenção de óleo, skimmers e materiais absorventes sempre prontos para uso. Realizamos treinamentos periódicos com nossas equipes e posicionamos os recursos estrategicamente ao longo do rio, principalmente em áreas mais sensíveis. Usamos drones com câmeras de alta resolução e sensores térmicos que monitoram a superfície da água em tempo real. Com isso, podemos detectar rapidamente a presença de óleo e agir com rapidez para minimizar os danos", explicou Krauspenhar. Além disso, a empresa emprega modelagens de deriva de manchas de óleo, que simulam como o óleo se comportaria em diferentes condições, ajudando a planejar ações preventivas.

Caso ocorra um acidente ambiental, a empresa segue um plano de resposta rigoroso. Segundo Krauspenhar, a primeira medida é a ativação imediata da equipe de emergência, composta por profissionais especializados. Em seguida, barreiras de contenção de óleo são instaladas ao redor do vazamento, enquanto skimmers removem o óleo da superfície da água. As autoridades competentes, como o Ibama, são notificadas rapidamente para garantir uma resposta coordenada.

A empresa trabalha em colaboração com o Ibama e outros órgãos ambientais, participando de auditorias conjuntas e realizando simulações de vazamentos para testar a eficácia de seus planos de resposta. Com a conclusão da dragagem, o rio Amazonas deve se consolidar novamente como um eixo estratégico para o transporte de mercadorias, o que beneficiará especialmente as empresas da Zona Franca de Manaus. No entanto, os desafios de preservação ambiental permanecem. A dragagem precisa ser realizada de forma cuidadosa para evitar danos à rica biodiversidade da bacia amazônica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2024

JBS TERMINAIS INICIA OFICIALMENTE OPERAÇÕES NO PORTO DE ITAJAÍ

Da Redação Portos e logística 14/10/2024 - 19:28



O Porto de Itajaí (SC) iniciou oficialmente, na última sexta-feira (11), as operações da JBS Terminais com a atracação do navio Maersk Lamanai, de bandeira de Hong Kong. A embarcação de 300 metros de comprimento por 45,2 metros de largura, vinda do Porto de Paranaguá (PR), atracou no berço 2 da área arrendada pela JBS Terminais às 8h30. O navio, operado pela Seara e agenciado pela Maersk, seguiu viagem ao Porto de Santos (SP) após completar as movimentações de cargas refrigeradas.

A JBS Terminais projeta a movimentação de cerca de 58 mil TEUs por mês em Itajaí, superando a meta mínima de 44 mil TEUs estabelecida contratualmente. Com a autorização de alfandegamento emitida pela Receita Federal do Brasil no último dia 4 de outubro, a JBS Terminais está apta a realizar operações em seus berços arrendados (1 e 2). Além disso, a empresa prevê a chegada de cinco linhas regulares de navios operados por armadores de longo curso e cabotagem, como MSC, Hapag-Lloyd, Sealead e Norcoast, fortalecendo ainda mais o comércio exterior, especialmente na exportação de carnes congeladas, principal carga movimentada pelo terminal.

A movimentação de navios no Porto de Itajaí, que já havia começado na área pública em parceria com SC Portos, foi intensificada com o início das operações da JBS. Desde julho, sete navios operaram no porto público, e a expectativa é que a retomada das atividades na área arrendada traga uma contribuição significativa para a economia local e regional, gerando novos empregos e impulsionando o comércio exterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2024

MOVIMENTAÇÃO DO TECON RIO GRANDE CRESCE QUASE 30% EM 9 MESES

Da Redação Portos e logística 14/10/2024 - 19:40



A Wilson Sons registrou um crescimento no Tecon Rio Grande (RS) durante os primeiros nove meses de 2024. Nesse período, o terminal movimentou 616.581 TEUs e 351.983 contêineres, representando um aumento de 29% em relação ao mesmo período de 2023. As exportações cresceram 10%, impulsionadas principalmente pelo transporte de madeira, celulose e utensílios domésticos. As importações também mostraram um desempenho sólido, com alta de 17%, especialmente no desembarque de resinas, partes e peças, e plásticos. O setor de transbordo, por sua

vez, foi o que mais se destacou, registrando um crescimento impressionante de 335% ao longo do ano.

O aumento do transbordo foi impulsionado, em parte, pelas novas operações das linhas FIL (Far East-India-Latin America Service) da Hyundai Merchant Marine (HMM) e RBM (Rio Grande-Buenos Aires-Montevidéu) da Bengal Tiger Line (BTL). Essas rotas concentraram cargas na região do Prata, favorecendo a elevação dos volumes de transbordo de e para essa área. Setembro de 2024 foi um mês considerado histórico para o terminal, com a movimentação de 79.997 TEUs e 45.140 contêineres, crescimento de 45% em relação ao mesmo mês de 2023. Além disso, os transbordos aumentaram 498%, e as importações subiram 32%, consolidando setembro como o melhor mês da história do Tecon Rio Grande.

O diretor-presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinetti, destacou que o objetivo tem sido aprimorar a eficiência dos serviços prestados aos embarcadores do sul do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, estabelecendo novas marcas para a logística marítima no Cone Sul. Ele ressaltou que o terminal está preparado para receber embarcações classe New Panamax e operar até 1,4 milhão de TEUs, mantendo-se como uma das principais alternativas para o transbordo na América Latina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2024

PORTOS DO RS MOVIMENTARAM MAIS DE 30 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ SETEMBRO

Da Redação Portos e Logística 14/10/2024 - 19:42



Entre janeiro e setembro de 2024, os portos do Rio Grande do Sul receberam 2.667 embarcações, sendo que o Porto do Rio Grande concentrou 81,78% das operações, com um total de 2.181 navios. No conjunto, os três portos públicos do estado movimentaram 31.845.816 toneladas de carga. Os graneis sólidos continuaram a liderar a movimentação, totalizando 19.876.676 toneladas, seguidos pelas cargas gerais, que somaram 9.761.718 toneladas, e pelos graneis líquidos, com 2.207.422 toneladas.

O Porto do Rio Grande registrou aumentos em algumas cargas específicas. O embarque de cavaco de madeira cresceu 10,11%, alcançando 812.483 toneladas, enquanto a celulose teve um aumento de 6,32%, movimentando 2.807.633 toneladas. O trigo registrou um crescimento de 6,19%, com 2.523.760 toneladas, e a soja em grão apresentou uma variação positiva de 2,57%, totalizando 7.260.303 toneladas. O cloreto de potássio, importante insumo para a produção de fertilizantes, cresceu 2,34%, movimentando 1.275.082 toneladas.

A movimentação de contêineres também teve um aumento em relação ao ano anterior, totalizando 580.735 TEUs, incluindo tanto unidades cheias quanto vazias, com destaque para o transporte hidroviário a partir do Terminal Santa Clara, ressaltando a relevância desse modal. No que diz respeito às importações, a China foi o principal país de origem, com 1.179.106 toneladas, seguida pela Argentina, com 1.132.007 toneladas, Rússia, Marrocos e Canadá. Nas exportações pelo Porto do Rio Grande, a China novamente liderou, com 7.393.301 toneladas, seguida pelo Vietnã, Irã, Filipinas e Estados Unidos.

No Porto de Pelotas, as movimentações somaram 860.695 toneladas, com a madeira sendo o principal produto, totalizando 736.028 toneladas. O clínquer, material bruto para a produção de cimento, ficou em segundo lugar, com 116.291 toneladas, enquanto a soja fechou a lista com 8.376 toneladas. No Porto de Porto Alegre, os insumos para fertilizantes lideraram a movimentação, somando 225.333 toneladas, seguidos pelo trigo, com 182.084 toneladas, cevada, sebo bovino e sal, totalizando 513.979 toneladas. Esses dados foram fornecidos pelo setor de estatísticas, vinculado à Gerência de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2024

TRANSPETRO CONTA COM MAIS DE 20 DRONES PARA OPERAÇÕES

Por Danilo Oliveira



Equipamentos são utilizados por equipes de contingência, que foram capacitadas a operar modelos com características que variam quanto à autonomia de voo e à capacidade de visualização noturna nos sobrevoos

A Transpetro já conta com mais de 20 drones para uso em suas diferentes operações em instalações marítimas e terrestres distribuídas pelo país. A empresa avalia que a aquisição desses equipamentos vem contribuindo para gestão adequada de crises, permitindo fazer sobrevoos com imagens e tempo real. O gerente executivo de segurança, meio ambiente e saúde (SMS) da Transpetro, Raildo Viana, disse à *Portos e Navios* que a companhia adquiriu equipamentos modernos, de diferentes modelos e tamanhos, o que considera uma ação disruptiva do ponto de vista tecnológico.

Viana destacou que os equipamentos podem ser utilizados em qualquer ponto do território nacional, de Coari (AM) a Rio Grande (RS). Ele acrescentou que a Transpetro possui caminhões com antenas satelitais para manter contato com a base de qualquer lugar do Brasil. Ele explicou que, em caso de dificuldade de conexão, o drone transmite as imagens para a sede em tempo real, mantendo o fluxo de comunicação contínuo.

O gerente ressaltou que, muitas vezes, a Transpetro atua de forma colaborativa com equipamentos e expertise técnica em eventos nos quais a empresa não tem relação. Foi o caso do vazamento de óleo na costa do Nordeste em 2019 e, mais recentemente, na restauração do abastecimento de água a três milhões de pessoas em Niterói (RJ), após contaminação de tolueno na água. Viana frisou que a empresa não transporta o produto e que designou equipe de resposta à emergência em colaboração com a equipe do governo estadual. Eventualmente, também ocorrem casos de manchas órfãs, que demandam colaboração com órgãos ambientais e com a autoridade marítima.

A Transpetro destacou ainda que as equipes de contingência são capacitadas a operar com todos os modelos de drones, que variam em características como autonomia de voo e capacidade de visualização noturna nos sobrevoos. O treinamento específico de utilização de drones ajuda os profissionais dos terminais, com conhecimento adicional para executar esse tipo de atividade.

Na última quinta-feira (10), houve demonstração do uso dos drones durante um simulado no Rio de Janeiro (RJ), que fez parte do 1º Workshop de Contingência da Transpetro. O evento reuniu profissionais da companhia e da Petrobras, além de representantes do Ibama, Marinha do Brasil, Inea, Corpo de Bombeiros, Defesa Civil, ICMBio e da Sociedade Latino Americana de Operadores de Terminais Marítimos de Petróleo e Monoboias (SLOM).

Todo voo desse equipamento precisa ser comunicado ao controle de tráfego aéreo com 24 horas de antecedência para receber autorização. Em casos emergenciais, é possível abrir uma solicitação especial para obter a aprovação para o uso do drone de forma mais imediata. Atualmente, a subsidiária da Petrobras opera 48 terminais (27 aquaviários e 21 terrestres), cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos e 33 navios.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 11/10/2024

APOIO MARÍTIMO PRECISARÁ DE ESTABILIDADE REGULATÓRIA PARA GARANTIR INVESTIMENTOS

Por Danilo Oliveira *Offshore* 11/10/2024 - 20:44



Em audiência pública sobre afretamento, Syndarma/Abeam pediu cautela nas discussões sobre alterações nos normativos para dar segurança à expansão da frota

O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo destacaram a necessidade demandada pelas operadoras de supplies contarem com estabilidade regulatória e previsibilidade nos comandos legais. Durante audiência pública sobre a revisão da resolução 01/15 da

Antaq, que trata de regras de afretamento, a vice-presidente executiva do Syndarma/Abeam, Lilian Schaefer, disse que esses fatores são imperiosos para atendimento à exploração e produção de energia no mar, garantindo investimentos na continuidade do desenvolvimento da frota de bandeira brasileira de embarcações apoio offshore.

“Entendemos a necessidade de adequação da RN-01/2015 às alterações introduzidas pela Lei 14.301/2022 (BR do Mar). Aguardamos a publicação do decreto [regulamentador] e entendemos que a agência precisa avançar, não obstante o decreto de regulamentação da lei não ter sido publicado”, comentou Lilian em sua fala na sessão, que ocorreu na última quarta-feira (9).

O Syndarma/Abeam considerou positiva a decisão da Antaq de tratar, no devido momento, de questões alheias às alterações da RN 01/2015 por força do BR do Mar. “Entendemos que há inteligência embutida na RN 01/2015 que regulamenta a Lei 9.432/1997 e prestigia a política pública consolidada da navegação brasileira, garantindo a prioridade de emprego da bandeira brasileira”, analisou.

Lilian chamou a atenção que novos investimentos na construção de embarcações de apoio marítimo são esperados para curto, médio e longo prazo. Nesse cenário, a Petrobras segue como a maior contratante do setor, divulgando licitações para renovação para frota de bandeira brasileira. A companhia projeta investimentos da ordem de US\$ 2,5 bilhões na contratação de até 38 barcos de apoio offshore. Até 2030, a empresa tem nos planos 16 RSVs (embarcações equipadas com robôs), 10 OSRVs (combate ao derramamento de óleo) e 12 PSVs (transporte de suprimentos).

A vice-presidente executiva do Syndarma/Abeam acrescentou que a circularização é um instrumento que merece ser prestigiado pelo setor. A avaliação, segundo Lilian, é que a Antaq está atenta e deixa o segmento mais confortável ao restringir o objeto da audiência pública às alterações introduzidas no marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997) pela lei que cria o BR do Mar.

Ela corroborou com a posição da Antaq de que haverá espaço para discutir com cautela outros temas relacionados ao afretamento, no momento da análise de impacto regulatório (AIR) de instrumentos da RN-01/2015, como também da RN-05, que trata de questões relacionadas a outorgas. Com o aquecimento das atividades do setor de petróleo e gás, o segmento de apoio marítimo tem expectativa de que a frota em operação em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) alcance 500 embarcações até o final do ano, ante cerca de 450 unidades operando atualmente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/10/2024

VAZAMENTO DE ÓLEO EM SÃO SEBASTIÃO FOI CONTIDO NO MESMO DIA

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 11/10/2024 - 19:17



Incidente em linha de abastecimento da Transpetro provocou derramamento no litoral norte de São Paulo. Companhia afirma que vazamento foi contido rapidamente e operações foram normalizadas ainda na quarta-feira

Um vazamento de óleo foi registrado, na manhã da última quarta-feira (9), em uma linha de abastecimento da Transpetro, no terminal de São Sebastião, no Litoral norte de São Paulo. De

acordo com a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), o acidente ocorreu devido a um furo em uma das tubulações durante o processo de abastecimento de um navio. Técnicos da Cetesb foram enviados ao local por volta de 13 horas para avaliar os danos.

Em nota, a Transpetro informou que as operações foram imediatamente paralisadas ao constatar o problema e que o vazamento foi rapidamente contido pelas equipes de prontidão. "Ontem mesmo, a linha já voltou a operar", destacou a empresa, confirmando que o reparo foi concluído no mesmo dia.

A Transpetro reforçou que tomou todas as providências cabíveis, acionando os órgãos competentes, como a Cetesb e a Secretaria do Meio Ambiente de São Sebastião. A empresa saientou que, após a inspeção, as autoridades deixaram o local, sinalizando que a situação estava sob controle. O impacto ambiental da ocorrência ainda está sendo avaliado pelos órgãos responsáveis, mas não houve, até o momento, relatos de danos significativos à fauna marinha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/10/2024

SUAPE ENTRA NA 4ª FASE DE RECUPERAÇÃO DO MOLHE

Da Redação Portos e logística 11/10/2024 - 19:26



O ministro de portos e aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, assinou, nesta sexta-feira (11), o termo de compromisso que marca o início da 4ª fase de recuperação do molhe do Porto de Suape (PE). O projeto, com investimento total de R\$ 123 milhões, sendo R\$ 50 milhões do Novo PAC e R\$ 73 milhões do governo de Pernambuco, busca melhorar a infraestrutura do porto, garantindo operações mais seguras e eficientes.

As obras, que têm previsão de término em maio de 2028, incluem a recomposição do prolongamento do molhe, danificado ao longo dos anos, garantindo melhores condições para a manobra de navios e minimizando a ação de ondas e correntes marítimas.

Durante a cerimônia, o ministro destacou a importância de Suape para a economia de Pernambuco, representando quase 8% do PIB do estado e gerando mais de 20 mil empregos através das 83 empresas e indústrias instaladas no complexo. Costa Filho ressaltou que este investimento, o maior em quase 40 anos, será essencial para a segurança da navegação no porto.

O ministro também mencionou a conclusão iminente das obras de dragagem do porto, previstas para novembro, com investimentos de R\$ 200 milhões, aumentando a competitividade de Suape ao permitir que navios maiores atraiam e ampliem sua rota internacional. O Porto de Suape, entre janeiro e julho de 2024, movimentou R\$ 14,5 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/10/2024

APS ADERE AO PACTO BRASIL PELA INTEGRIDADE EMPRESARIAL

Da Redação Portos e logística 11/10/2024 - 19:28



A Autoridade Portuária de Santos (APS) oficializou sua adesão ao 'Pacto Brasil pela Integridade Empresarial', iniciativa promovida pela Controladoria-Geral da União (CGU). O pacto tem como objetivo incentivar empresas no país a assumirem um compromisso público com a integridade empresarial, adotando medidas preventivas contra fraudes e irregularidades.

Com essa adesão, a APS reforça seu objetivo estratégico de consolidar uma cultura interna de governança e integridade, buscando intensificar a geração de valor para seus stakeholders por meio das melhores práticas de mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/10/2024

ANTAQ E GIZ FIRMAM ACORDO PARA FORTALECER RESILIÊNCIA CLIMÁTICA NOS PORTOS BRASILEIROS

Da Redação Portos e logística 11/10/2024 - 19:09



Acordo de Cooperação Técnica tem como objetivo realização de estudos para melhorar relação porto-cidade e apoiar sustentabilidade e adaptação climática no Brasil

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) firmaram um acordo de cooperação técnica para a realização de estudos diagnósticos sobre ações implementadas pelos portos públicos e terminais de uso privado (TUPs) no Brasil. O principal objetivo do acordo é fortalecer a relação entre os portos e as cidades, promovendo a resiliência climática e a sustentabilidade no contexto da Agenda Nacional de Adaptação à Mudança do Clima (Proadapta). A iniciativa busca identificar, priorizar e propor ações sustentáveis que possam ser replicadas em diversos territórios portuários.

Até o momento, dois dos cinco estudos previstos no acordo foram concluídos e divulgados. O primeiro, aprovado em dezembro de 2022, aborda os "Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos Costeiros Brasileiros", enquanto o segundo, aprovado em julho de 2024, trata do "Diagnóstico de Descarbonização, Infraestrutura e Aplicações do Hidrogênio nos Portos".

"Nesse momento, a Antaq está elaborando o terceiro produto que vai fazer um diagnóstico dos elementos que compõem a relação porto-cidade no contexto do Porto de Santos e cidades de Santos e Guarujá. A quarta e a quinta entregas serão relatórios com um plano de ação, com a descrição de todas as etapas realizadas, indicação dos resultados, dificuldades, obstáculos encontrados e monitoramento", informou a Antaq à Portos e Navios.

De acordo com a Antaq, os resultados deste acordo têm potencial para serem expandidos para outros contextos e portos no Brasil, o que abre espaço para a continuidade da parceria com a GIZ. Além disso, o impacto direto na agenda nacional 'Proadapta' é considerada fundamental, com os diagnósticos auxiliando no equilíbrio entre sustentabilidade, responsabilidade social e governança corporativa frente aos desafios climáticos.

A próxima etapa envolve a conclusão do diagnóstico sobre a relação porto-cidade, seguido da apresentação de soluções práticas e boas práticas para os portos brasileiros. O foco será melhorar o relacionamento entre os portos e as cidades, promover a sustentabilidade e resiliência climática, e fornecer recomendações que possam ser replicadas em outros portos e iniciativas. A expectativa é que, a curto e médio prazo, o acordo entre Antaq e GIZ resulte em ações concretas, melhorando a infraestrutura portuária brasileira em termos de adaptação climática e desenvolvimento sustentável.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/10/2024

NORSUL INICIA OPERAÇÃO DE STS BUNKERING NA BAÍA DE SÃO MARCOS

Da Redação Navegação 11/10/2024 - 19:30



A Norsul anunciou a entrada no mercado de ship-to-ship bunkering. A operação, que consiste no abastecimento de combustível para grandes embarcações, começará em outubro na área de fundeio da Baía de São Marcos, no Maranhão. A empresa de navegação utilizará uma embarcação com cerca de 16 mil DWT (toneladas de porte bruto).



Essa expansão fortalece a presença da empresa em novos segmentos, além de sua atuação tradicional em cabotagem e transporte de grãos líquidos e sólidos. O diretor de chartering e operações da Norsul, Christian Lachmann, destacou que a entrada no setor de bunkering está alinhada à estratégia da companhia de buscar novas oportunidades e reforçar sua relevância no mercado de navegação, após 60 anos de operações.

Em 2023, a Norsul já havia ampliado suas operações ao entrar no setor de cabotagem de contêineres com a marca Norcoast (joint venture com a alemã Happag Lloyd), e agora avança com operações portuárias de bunkering. A expertise da empresa no transporte de grãos líquidos foi crucial para essa expansão, conforme destacado por Lachmann.

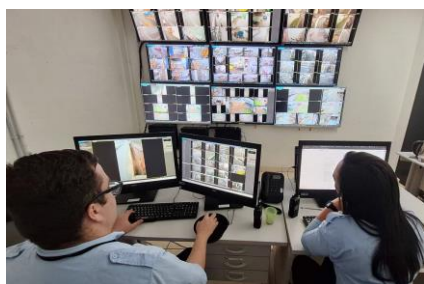
Desde 2014, a Norsul transporta líquidos, incluindo cargas classificadas como IMO 1 e IMO 2, e, em 2016, começou a transportar hidrocarbonetos, produtos químicos, óleos agrícolas e biocombustíveis. Em 2023, foram movimentadas 2,9 milhões de toneladas de carga líquida.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/10/2024

PORTO SÃO FRANCISCO DO SUL INVESTE R\$ 25 MILHÕES NA SEGURANÇA

Da Redação Portos e logística 11/10/2024 - 19:34



O Porto de São Francisco do Sul (SC) realizou investimentos de R\$ 25 milhões nos últimos 18 meses, com foco no aprimoramento da segurança. As melhorias foram destacadas durante o Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias, em Brasília, e incluem inovações tecnológicas no Terminal Graneleiro (TG), responsável por armazenar soja e milho.

Entre as principais modernizações, foram instaladas 12 câmeras OCR para leitura de placas de caminhões e identificação de vagões de trem. Esse sistema está integrado à Receita Federal e ao Portonet, que gerencia as descargas no TG. Também foi implantada a identificação biométrica de caminhoneiros e a automação dos portões do terminal.

Além disso, o sistema de segurança ganhou 111 novas câmeras, incluindo sete do tipo Dome, para ampliar o monitoramento. Em 2024, o porto investiu ainda em novos storages e servidores de internet, além da atualização do sistema de monitoramento, com a implementação do software Genetec, que melhora a segurança e a eficiência operacional do porto.

O controle de acesso ao Terminal Graneleiro também foi modernizado, com quatro novos equipamentos que identificam os caminhoneiros por meio da biometria digital, além da automação dos portões. Também foram instaladas 111 novas câmeras para o aprimoramento do circuito fechado de televisão (CFTV), das quais sete são do tipo Dome, com ampla abrangência para captar imagens.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/10/2024



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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 111/2024
Página 94 de 94
Data: 15/10/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Fonte : InforMS
Data: 15/10/2024