

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 116/2024
Data: 24/10/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
"HOJE, A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA É UM CAMINHO SEM VOLTA", AFIRMA PRESIDENTE DA ATP	4
COMISSÃO DE JURISTAS APROVA TEXTO QUE REVISAR LEI DOS PORTOS	5
ANTEPROJETO DE LEI DOS PORTOS ELIMINA EXCLUSIVIDADE, FACULTA O OGMO E RESTRINGE SUBCATEGORIAS DE TRABALHADOR PORTUÁRIO	7
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: GOVERNO DE SÃO PAULO DÁ AVAL A PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA PARA CONSTRUÇÃO	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
ÁGUA DE ESGOTO VIRA INSUMO VALIOSO NA ERA DO H2V	8
AL: GOVERNO QUER INVESTIR R\$ 7 BI ATÉ 2026 E IMPULSIONAR OBRAS E ECONOMIA	10
RAQUEL DESAPROPRIA ÁREAS PARA IMPLANTAÇÃO DO ARCO METROPOLITANO SUL	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS	15
ANTAQ APROVA RELATÓRIO FINAL DE ESTUDO SOBRE O PERFIL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	16
DECISÃO DO TCU VIABILIZA MAIOR PROGRAMA DE AVIAÇÃO REGIONAL DA HISTÓRIA DO BRASIL, AVALIA MINISTRO SÍLVIO COSTA FILHO	16
AEROPORTO DE CONGONHAS (SP) RECEBE INVESTIMENTO DE R\$ 2 BI PARA OBRAS DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	19
INTERESSADOS TÊM ATÉ 29 DE OUTUBRO PARA PARTICIPAR DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE RENOVAÇÃO DA FCA	19
“NÃO HAVERÁ UM CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA SEM A PERSPECTIVA DA SUSTENTABILIDADE”, REFORÇA SUBSECRETÁRIO CLOVES BENEVIDES	20
IMPORTANTES TRECHOS DA BR-364 SÃO REVITALIZADOS EM MATO GROSSO: MAIS SEGURANÇA EM UM DOS PRINCIPAIS CORREDORES LOGÍSTICOS	21
“TEMOS DEMANDAS DOS MAIORES BANCOS E FUNDOS DE INVESTIMENTO DO PLANETA. O MUNDO ESTÁ OLHANDO A NOSSA CARTEIRA COM ENTUSIASMO”, DIZ RENAN FILHO	22
“PARCERIA ENTRE MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E CNT É FUNDAMENTAL AO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA”, AFIRMA ADRUALDO CATÃO	23
PORTAL PORTO GENTE	24
SERVIÇOS PORTUÁRIOS: UMA FORÇA MOTRIZ PARA A ECONOMIA DO BRASIL	24
APS PROMOVE III JORNADA ESG DO PORTO DE SANTOS	25
RETRATO BONITO, MAS	26
BE NEWS – BRASIL EXPORT	28
EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL	28
NACIONAL - HUB – CURTAS	29
<i>Investimento em Manaus 1</i>	29
<i>Investimento em Manaus 2</i>	29
<i>Investimento em Manaus 3</i>	29
<i>Justificativa</i>	30
<i>Novo apagão em SP 1</i>	30
<i>Novo apagão em SP 2</i>	30
NACIONAL - SOB PROTESTOS, COMISSÃO DA CÂMARA APROVA ANTEPROJETO DA NOVA LEI DOS PORTOS	30
NACIONAL - MINISTRO APONTA FALTA DE DIÁLOGO EM REVISÃO DA LEI DOS PORTOS	31
NACIONAL - “ERA FUNDAMENTAL UM MAIOR DEBATE”, AFIRMA COSTA FILHO	32
REGIÃO SUDESTE - CONGONHAS RECEBE APOORTE DE R\$ 2 BI PARA OBRAS DE EXPANSÃO	33
NACIONAL - EM LONDRES, BRASIL APRESENTA PROJETOS DE INFRAESTRUTURA A FUNDOS ESTRANGEIROS	35
PORTO DE SANTOS - TARCÍSIO AUTORIZA PPP PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	36
PORTO DE SANTOS - APS CONHECE INICIATIVA DE COMUNIDADE DA MARGEM ESQUERDA DO PORTO	36
REGIÃO SUDESTE - SP REALIZA IMPLOSÃO PARCIAL DE PONTE PARA AMPLIAR HIDROVIA	37
REGIÃO SUDESTE - AUDITORES-FISCAIS NÃO VÃO REALIZAR DESEMBARAÇO NO PORTO DE SANTOS	39
REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU REALIZA 1ª OPERAÇÃO DE EXPORTAÇÃO DE CAFÉ	39
BAHIA ECONÔMICA - BA	40
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DA UNIÃO ULTRAPASSA 89 MIL BARRIS POR DIA	40
SISTEMA COMÉRCIO BA RECEBE VISITA DE COMITIVA EMPRESARIAL DA CHINA	41



GASOLINA DA PETROBRAS ESTÁ COM PREÇO ABAIXO DA MÉDIA INTERNACIONAL, REVELA ABICOM ...	41
EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA	42
PETROBRAS VAI INVESTIR R\$ 60 MILHÕES PARA MEDIÇÃO DE VENTOS NO MAR	42
A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E O PAPEL DA INDÚSTRIA DE PETRÓLEO E GÁS	43
GOVERNO SELECIONA PROJETOS DA ACELEN, VALE, FORTESCUE, ATLAS AGRO E METEORIC PARA CAPTAR INVESTIMENTOS INTERNACIONAIS	45
JORNAL O GLOBO – RJ	47
HADDAD DIZ QUE RISCOS DE CRISES GEOPOLÍTICAS TÊM AUMENTADO E DEMANDAM MAIS ATENÇÃO	47
PAÍSES DO G20 CONCORDAM EM FAZER POLÍTICAS DE COMBATE À CORRUPÇÃO ENVOLVENDO O SETOR PRIVADO	48
APAGÃO EM SP: GOVERNO PUBLICA MP QUE LIBERA R\$ 150 MILHÕES EM CRÉDITO PARA EMPRESÁRIOS PREJUDICADOS POR FALTA DE ENERGIA	49
FUNDO GOVTECH DA KPTL TEM SUA PRIMEIRA ‘SAÍDA’ COM VENDA DA AUGEN PARA BIOSOLVIT	50
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	51
OPINIÃO - GOVERNO VIVE CRISE DE CONFIANÇA NA ECONOMIA	51
‘QUEM TEM DE FALAR SOBRE FISCAL É O MINISTRO E EU NÃO PASSO DICAS’, DIZ CAMPOS NETO.....	52
INFLAÇÃO TEM MAIS RELAÇÃO COM CÂMBIO E SECA DO QUE COM MAIOR IMPULSO DOS PREÇOS, DIZ HADDAD.....	52
PROPOSTA DO GOVERNO PARA RETIRAR ESTA TAIS DO ORÇAMENTO REDUZ TRANSPARÊNCIA SOBRE GASTOS DAS EMPRESAS	54
FUNDO DE PENSÃO: LÍDER DA OPOSIÇÃO PROPÕE PL QUE EXIGE PERFIL ULTRACONSERVADOR E VEDA PAPEL DO BNDES	55
OPINIÃO - HÁ UM OBJETIVO REAL E IMEDIATO DE DES TRUIR AS AGÊNCIAS REGULADORAS	57
VALOR ECONÔMICO (SP)	58
TARCÍSIO SANCIONA PROJETO DE PPP PARA CONSTRUIR TÚNEL QUE LIGARÁ SANTOS AO GUARUJÁ.....	58
I SQUARED MUDA DE IDEIA E DESCARTA OFERTA VOLUNTÁRIA PARA AQUISIÇÃO DA WILSON SONS.....	60
AENA VAI INVESTIR R\$ 2 BI EM AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE CONGONHAS	60
NA EUROPA, RENAN FILHO VÊ FORTE INTERESSE POR RODOVIAS	61
PORTAL PORTOS E NAVIOS	63
ESTUDO MAPEIA TENDÊNCIAS TECNOLÓGICAS NO SETOR DE O&G	63
MARINHA DO BRASIL REALIZOU MONITORAMENTO RADIOLÓGICO DURANTE VISITA DE SUBMARINO NUCLEAR DOS EUA	64
VLI EMBARCOU 70 MIL TONELADAS DE AÇÚCAR NO TIPLAM EM SETEMBRO	65
PETROBRAS INVESTE R\$ 60 MILHÕES EM NOVOS TESTES PARA GERAÇÃO EÓLICA OFFSHORE.....	66
THYSSENKRUPP ESTALEIRO BRASIL SUL CONQUISTA CERTIFICAÇÃO PELO 2º ANO CONSECUTIVO	66
SBM OFFSHORE VENDE PARTICIPAÇÃO MINORITÁRIA NO FPSO SEPETIBA	67
WÄRTSILÄ E QATAR SHIPYARD FIRMAM PARCERIA PARA OTIMIZAR REPARO E MANUTENÇÃO	67
PETROBRAS LANÇA EDITAL PARA CONTRATAÇÃO DE CONSULTORIA EM PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE.....	67
ARTIGO - ECONOMIA TRIDIMENSIONAL	69
I SQUARED DESISTE DE OFERTA E ABRE CAMINHO PARA MSC ASSUMIR CONTROLE DA WILSON SONS	71
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO É ESSENCIAL PARA COMUNIDADES DE BAIXA RENDA, APONTA LEVANTAMENTO	71
LOG-ÍN AMPLIA USO DE TELEMEDICINA PARA COLABORADORES	72
PORTO ITAPOÁ MOVIMENTA 1 MILHÃO DE TEUS EM 10 MESES	72
REMOÇÃO DO ‘SÃO LUIZ’ EXPÕE DESAFIOS TÉCNICOS E OPORTUNIDADES COM DESCOMISSIONAMENTO	73
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	74
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	74



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

"HOJE, A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA É UM CAMINHO SEM VOLTA", AFIRMA PRESIDENTE DA ATP

Em entrevista para A Tribuna, Murillo Barbosa falou sobre o acordo de cooperação técnica que assinará com o Governo Federal

Por *Bárbara Farias*



Murillo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) (Matheus Tagé/Arquivo AT)

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) completa hoje 11 anos com foco em transição energética no transporte marítimo. Este é o tema do 11º Encontro ATP, que será promovido nesta quinta-feira em Brasília. Em entrevista para A Tribuna, o presidente da ATP, Murillo Barbosa, falou sobre o acordo de cooperação técnica que assinará com o Governo Federal voltado à inovação e sustentabilidade, expectativas sobre a futura Lei dos Portos, celeridade nos processos de autorizações de Terminais de Uso Privado (TUP) e redução de tributos. Confira os principais trechos a

seguir.

A ATP firma hoje um acordo de cooperação técnica com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para sustentabilidade e inovação. Por quê?

No encontro deste ano, nós vamos verificar o que pode ser aproveitado pelos terminais e o que pode ser uma ameaça em razão dessa transição energética que está ocorrendo no mundo por determinação da Organização Marítima Internacional, que estabelece prazos de 2030 a 2050 (carbono zero). Em função disso, nós vamos firmar um convênio com o Governo Federal, por meio do nosso comitê de sustentabilidade, para troca de informações e conhecimentos técnicos. Será muito importante para ambas as partes.

A transição energética pode ser benéfica para os terminais quanto será para a navegação e o meio ambiente?

As mudanças climáticas estão impondo a todos os negócios no mundo trabalharem na redução das emissões de gás de efeito estufa. Então, são duas coisas: uma é a descarbonização do terminal, que envolve equipamentos elétricos, captação de energia solar, geração de energia eólica etc. A outra é a preparação do terminal para a transição energética dos navios, que exigirá investimento em tancagem para os novos combustíveis, tomar uma série de providências que nós vamos aprender aos poucos, saber o que o armador quer etc.

A transição energética implica em aumento de custo?

Sem dúvida. O próprio combustível verde dos navios será mais caro que o bunker de hoje (combustível marítimo). Mas, obviamente, com o aumento da produção em escala e novas tecnologias, ele será barateado. A gente vai ter que assumir esse aumento de custo porque, hoje, a transição energética é um caminho sem volta.

A ATP completa 11 anos nesta quinta-feira. Por que a entidade foi criada e o que avançou no setor graças à sua atuação?

A nossa tarefa principal é defender os interesses dos nossos associados junto aos agentes públicos, mas nós nos orgulhamos em poder contribuir com o desenvolvimento do País. Uma das nossas contribuições foi o aumento do calado da Barra Norte, do Rio Amazonas. Temos contribuído com políticas públicas voltadas a planos setoriais não somente no setor portuário, mas rodoviário,



hidroviário e ferroviário, para aperfeiçoar o serviço portuário brasileiro. Nós somos muito presentes nessa troca de informação com o Governo Federal.

Quais projetos atendem diretamente os Terminais de Uso Privado (TUP)?

Nós temos soluções como o banco de dados Dataport, que reúne todos os terminais privados do Brasil, sejam eles arrendatários ou autorizatários, contendo todas as informações das empresas, movimentação, investimentos etc.

O que a ATP espera da futura Lei dos Portos?

Nós pedimos mudanças na Lei dos Portos (Lei 12.815/2013), como mais autonomia para o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), fim do anúncio público e alterações em processos de outorga, e na Lei Federal 10.233/2001, de criação da Antaq, no que tange às autorizações. Hoje, você assina o contrato de adesão, investe R\$ 6 bilhões, como ocorre no setor portuário privado, e de repente o Governo muda uma regra, causando insegurança jurídica enorme.

O que precisa mudar para que os TUPs tenham as mesmas vantagens das concessões?

Essa lei é muito focada nas concessões, que prestam serviços públicos, e penaliza os arrendamentos e autorizações, voltados à livre iniciativa, com modicidade de preços. Solicitamos ainda celeridade nos licenciamentos ambiental e patrimonial, que demandam mais tempo no processo de autorização do TUP. Muitas vezes, levamos de cinco a sete anos para conseguir as licenças previstas.

A ATP encaminhou pedido voltado à mão de obra avulsa à Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos)?

Poucos TUPs requisitam trabalhadores portuários avulsos, mas nós não queremos fazer a requisição via Ogmo, pois entendemos que é um instrumento do porto público. Nós queremos requisitar de forma direta ou por meio de uma empresa prestadora de serviço, que é o que está sendo proposto pela Ceportos.

O que a ATP espera da reforma tributária?

Nós somos uma atividade prestadora de serviço e a reforma tributária está trazendo um custo muito alto para nós. Mas, nós estamos tentando incluir o Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária) e achamos que seremos atendidos. Temos uma preocupação muito grande de que o custo portuário vai se elevar com a reforma, porque o grande beneficiário será o setor industrial. O País é um grande exportador de commodities, que são produtos de baixo valor agregado. Mas, o alto custo de movimentação encarece o produto lá fora e, com isso, sobe o custo-Brasil.

O Navegue Simples destravar e dará celeridade às autorizações para os TUPs no Brasil?

Nós temos muita esperança no programa. Explico: quando você assina um contrato de arrendamento, está no fim do processo. No nosso caso, todo o processo começa após a assinatura do contrato de adesão, que vale por cinco anos. Ainda estamos longe de operar porque, a partir daí, é que podemos dar entrada nos pedidos de licenciamentos ambiental e patrimonial, dar entrada nas solicitações à Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Há terminais que pedem prorrogações do prazo de adesão porque esses processos demoram. Tem uma empresa tentando há nove anos. Nós propusemos a simplificação de processos e de previsibilidade.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/10/2024

COMISSÃO DE JURISTAS APROVA TEXTO QUE REVISAR LEI DOS PORTOS

Relatório prevê o fim da exclusividade da mão de obra avulsa e permite a terceirização da Guarda Portuária

Por Bárbara Farias

A Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) aprovou nesta quarta (23), em Brasília, o relatório que baseia o anteprojeto de um novo

arcabouço legal para o setor portuário no Brasil. Entre outros pontos, o texto propõe o fim da exclusividade de mão de obra avulsa, a redefinição do conceito de trabalhador portuário (apenas capatazia e estiva), o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) facultativo e a terceirização da Guarda Portuária. Lideranças sindicais protestaram.



Doze eventos foram realizados pela Ceportos nos últimos meses e mais de cem sugestões acabaram recebidas para modernização da legislação (Ricardo Botelho/Minfra)

A análise e a aprovação ocorreram na Câmara dos Deputados, em Brasília, em reunião conduzida pelo presidente da Ceportos, Douglas Alencar, que também é ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST). Ele afirmou que o texto é uma “sugestão inicial de mudança do marco legal dos portos”, a ser aprimorada, a partir de agora, pelos deputados federais no projeto de lei.

O relator da Ceportos, desembargador Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, argumentou que a exclusividade “passa a valer para a qualificação, certificação e capacitação profissional como ocorre em todos os ramos da atividade econômica”. Ele explicou que as mudanças trabalhistas propostas se alinham à Convenção 137, da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

A Ceportos, que conta com 15 integrantes fixos, ouviu 43 convidados em 12 eventos públicos nos últimos meses e recebeu mais de cem sugestões.

Membro da comissão, a diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wenpap, defendeu que o fim da exclusividade da mão de obra consiste em abertura de mercado, priorizando trabalhadores avulsos ou não que tenham qualificação profissional para preencher as vagas ofertadas nos portos. Segundo a diretora, isso elimina o que ela entende como prática existente de “reserva de mercado”.

À Agência Câmara, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, defendeu a desburocratização. “Isso aproximará mais a gestão de portos públicos e privados. O desafio é que haja governança à altura da flexibilização que a futura lei deverá trazer”.

Pontos polêmicas

Por outro lado, o advogado Eraldo Aurélio Franzese votou contra às novas regras trabalhistas propostas. Ele defende a manutenção da exclusividade, pois acredita que a prioridade “restringe possibilidade de trabalho” e direitos adquiridos pelo trabalhador portuário avulso, como, por exemplo, o registro de estiva (carteira preta). “É uma frustração. Havia oportunidade de se criar uma lei para resolver o conflito existente, mas, ao que me parece, nós teremos outros conflitos sociais”.

A procuradora do Trabalho Flávia Bauler, que também integra a Ceportos, questionou o fato de o texto não especificar critérios de prioridade para contratação de trabalhadores. “Não informa como será dada essa prioridade e não traz as etapas, o pode gerar insegurança jurídica. Além disso, defendo a manutenção da intervenção sindical como exigência para contratação procedimental fora do sistema”.

Flávia também disse ser contra a entrada de empresas privadas em concorrência ao Ogmo para recrutamento de trabalhadores, ao que Franzese complementou: “Haverá um desmonte do Ogmo”. Outra medida proposta é a desvinculação da Guarda Portuária da administração dos portos públicos. Em defesa do efetivo, Franzese apontou que os guardas, além de segurança patrimonial, desempenham atividades de segurança pública.

Tramitação

Agora, o anteprojeto será encaminhado ao presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL). Se o texto passar no Congresso Nacional e for sancionado pelo Governo Federal, a atual Lei dos Portos (12.815/2013) será revogada.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 24/10/2024

ANTEPROJETO DE LEI DOS PORTOS ELIMINA EXCLUSIVIDADE, FACULTA O OGMO E RESTRINGE SUBCATEGORIAS DE TRABALHADOR PORTUÁRIO

Ceportos propõe ainda a terceirização da Guarda Patrimonial Portuária
Por Bárbara Farias



Membros da Ceportos votaram e aprovaram relatório final que embasa anteprojeto de lei dos portos em sessão realizada na Câmara dos Deputados (Reprodução)

A Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) aprovou o relatório, que baseia o anteprojeto de lei dos portos. O texto propõe o fim da exclusividade de mão de obra avulsa, extinção de algumas subcategorias de trabalhador portuário, faculta o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), terceiriza a Guarda Portuária, entre outras regras. O texto foi votado e aprovado

pelos membros da comissão, na manhã desta quarta-feira (23), em sessão deliberativa realizada na Câmara dos Deputados, em Brasília. Lideranças sindicais presentes à audiência protestaram contra as deliberações. A reunião foi conduzida pelo presidente da Ceportos, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Douglas Alencar Rodrigues.

O relator do texto da Ceportos, desembargador Celso Peel, argumentou que “a exclusividade passa a valer para a qualificação, certificação e capacitação profissional como ocorre em todos os ramos da atividade econômica”. Peel citou ainda a Convenção 137, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), em defesa da linearidade das práticas trabalhistas no mundo.

Membro da Ceportos, a diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wenpap, defendeu que o fim da exclusividade consiste em abertura de mercado, priorizando trabalhadores avulsos ou não que tenham qualificação profissional para preencher as vagas ofertadas nos portos, eliminando, assim, o que ela entende como prática existente de “reserva de mercado”.

Já o advogado Eraldo Aurélio Franzese e a procuradora do Trabalho Flávia Bauler votaram contra às novas regras trabalhistas propostas. Franzese defende a manutenção da exclusividade, pois acredita que a prioridade “restringe possibilidade de trabalho” e de direitos adquiridos pelo trabalhador portuário avulso, como, por exemplo, os registros da Estiva. “A minha visão é de frustração. Havia oportunidade de se criar uma lei para resolver o conflito existente, mas, ao que me parece, nós teremos outros conflitos sociais”.

Flávia questionou que o texto não especifica critérios de prioridade para a contratação de trabalhadores. “Não informa como será dada essa prioridade, as etapas, o que pode trazer insegurança jurídica. Além disso, defendo a manutenção da intervenção sindical como exigência para contratação procedimental fora do sistema”.

A procuradora ainda se manifestou contrária à entrada de empresas privadas em concorrência ao Ogmo para recrutamento de portuários, ao que Franzese complementou: “Haverá um desmonte do Ogmo”.

O anteprojeto será encaminhado ao Câmara Federal para análise.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/10/2024

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: GOVERNO DE SÃO PAULO DÁ AVAL A PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA PARA CONSTRUÇÃO

O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) sancionou a lei que autoriza contratação da PPP para construção, operação e manutenção da ligação seca

Por **Bárbara Farias**



Construção do túnel de 1,5 km (870 metros imersos) entre as duas margens custará mais de R\$ 5,54 bilhões e concessão prevista é de 30 anos (Vanessa Rodrigues/ AT)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), sancionou a lei que autoriza a contratação de parceria público-privada (PPP) para a construção, operação e manutenção do túnel imerso Santos-Guarujá, na Baixada Santista, no litoral de São Paulo. O projeto de lei (PL) nº 655/2024 foi aprovado pelo plenário da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

(Alesp) no último dia 9 e remetido ao Executivo estadual para sanção.

Considerada a maior obra de infraestrutura do país, a ligação seca entre as cidades de Santos e Guarujá foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP), o que viabiliza a concessão patrocinada por meio de parceria público-privada. O empreendimento também está contemplado no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal.

O investimento previsto é de aproximadamente R\$ 5,54 bilhões, que serão custeados por três frentes: Estado, União e setor privado. Desse total, 86% serão provenientes de aporte público dividido igualmente entre os governos de São Paulo e federal. O Poder Público estima que as obras deverão gerar 9 mil empregos diretos e indiretos.

Fonte: **A Tribuna Digital - SP**

Data: 23/10/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ÁGUA DE ESGOTO VIRA INSUMO VALIOSO NA ERA DO H2V

Quarta matéria da série Desafios da infraestrutura para a nova economia

Por **Patrícia Raposo**

A região Nordeste não precisará apenas de ampla oferta de energia para se tornar o principal centro produtor de hidrogênio verde do Brasil. Água também é um insumo muito importante. Essa é uma preocupação que os novos investidores precisam considerar ao escolher a região para sediar seus investimentos.



Investir no Brasil é bem diferente de investir na Suécia, por exemplo. Aqui os investidores se deparam tanto com desafios novos, quanto antigos. Se na Suécia os investimentos para garantir saneamento são mínimos, aqui eles fazem parte dos desafios antigos dos brasileiros.

Água de esgoto começa a ser valorizada /Imagem gerada por IA/ME

Para construir as usinas de Paulo Afonso, por exemplo, na década de 1950, a Chesf teve que se preocupar com obras de saneamento, além de inúmeras outras

coisas, que iam de escolas a clubes. Décadas depois, se viu algo parecido se repetir com Santo Antônio e Belo Monte.

Os custos dos projetos no Brasil acabam ficando bem mais elevados. No entanto, quando o potencial do negócio é grande, suplanta as despesas e esse é o caso da região Nordeste, conforme especialistas ouvidos pelo Movimento Econômico.

O presidente do Instituto Avançado de Tecnologia e Inovação (IATI), Guilherme Cardim, ressalta que os negócios com hidrogênio verde têm dois pontos críticos: um é a energia e o outro é a água. “A rota da eletrólise exige esses dois insumos básicos. E vejo pouca gente falando sobre como garantir água para essa nova indústria. Importante dizer que o Piauí atraiu o maior investimento em H2V da região não por sua ZPE ou porto, mas pela oferta de água no maior aquífero do país”, analisa Cardim. O IATI é referência nacional em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação na área de energia.



Guilherme Cardim, presidente do IATI/Foto: divulgação

A preocupação faz sentido. O Nordeste é carente de água e atormentado por secas frequentemente. A última durou sete anos. Pesquisadores estimam que serão necessários 9 litros de água com alto grau de pureza para produzir 1 kg de H2V. Essa pureza é compatível com a água desmineralizada e para obtê-la, o tratamento é robusto. Só que o desafio não pára aí. Antes de tudo é preciso ter acesso à água.

“O Nordeste tem vários pontos de estresse hídrico, inclusive com comprovado processo de desertificação. A questão da água será crucial e possivelmente será necessário recorrer a água dessalinizada e de esgoto, através do reuso”, diz o presidente do IATI. Devido ao custo, isso tende a impactar o preço final do hidrogênio renovável. “Isso pode ser um gargalo na nossa região”, ressalta. Outro ponto que ele sugere reflexão é a regulação. “Quem vai regular o uso da água nesse mercado de energia? A ONS, Aneel, ANA?”, questiona.



Cinturão das Águas: obra para garantir abastecimento no Ceará/Foto Secom-CE

O uso da água em meio ao avanço da mudança climática preocupa ambientalistas e pesquisadores, como o coletivo Nordeste Potência. “As fontes de energias renováveis são boas para o clima global, mas também devem ser boas para as pessoas e para o ambiente em escala local”, defende a organização no documento Plano Nordeste Potência, que levanta preocupação com a distribuição desse insumo.

Entender de onde vem a água é fundamental, mas também é importante considerar que a implantação das indústrias de hidrogênio verde pode contribuir para a expansão das redes de saneamento.

“Quando visitamos algumas localidades para verificar se seria possível usar água de reuso nos projetos de H2V, vimos que muitas cidades não têm coleta de esgoto, ou seja, não têm água para reusar”, disse um técnico do setor elétrico, que conversou em reserva com a reportagem.

Num cenário de alta demanda por água e com novos negócios florescendo no setor de saneamento estimulados pelo novo Marco do Saneamento, surge a oportunidade de as novas indústrias de hidrogênio contribuírem para encerrar um problema histórico, que atinge mais de 100 milhões de brasileiros, que é a falta de saneamento básico.



No Ceará isso já é realidade. Para atender às empresas de H2V que estão chegando, o governo do estado está fazendo Parceria Público-Privada (PPP) para realizar investimentos na infraestrutura de esgoto visando o reuso da água.

Nordeste deve receber mais investimentos em estações de tratamento do esgoto/Foto: Secom-SE

Uma das empresas que está se instalando no Complexo do Pecém e que deve comprar a água de reuso é a Fortescue. “Temos preocupação com as comunidades. Tirar água da população seria um impeditivo para investir no Complexo do Pecém. Estamos tentando, junto com o governo, reusar o esgoto de Fortaleza”, revela Luís Viga, country manager da Fortescue.

Em Pernambuco, a água ainda não é um problema no Complexo de Suape, que deve abrigar os negócios de H2V. O secretário de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti, assegura que Suape conta com boa oferta de água, vinda da Barragem de Pirapama, capaz de atender aos projetos iniciais de hidrogênio renovável. No entanto, o governo de Pernambuco entende que outra barragem é estratégica para essa nova economia: a Barragem Engenho Maranhão.

Essa barragem oferece o dobro de potencial de Pirapama, que conta com capacidade para acumular 55,2 milhões de m³, e está com seu projeto básico concluído. A estratégia para sua construção é uma Parceria Público Privada. “Nossa expectativa é que no primeiro semestre de 2025 o processo da PPP esteja rodando”, calcula o secretário de Recursos Hídricos e Saneamento do Estado, Almir Cirilo. Atualmente o processo está em fase de análise no BNDES.

De acordo com Cirilo, o governo pernambucano também planeja investir na água de reuso e aguarda o avanço das obras de saneamento para ter maior oferta do produto para oferecer ao mercado.

Essas obras são realizadas através de uma PPP entre a companhia de água e esgoto Compesa e a BRK e prevê ampliação da cobertura de esgotamento sanitário na Região Metropolitana do Recife e em Goiana. Após a revisão contratual que está em curso para acelerar as obras e adequar o programa em razão do novo Marco Regulatório, a previsão é que cerca de R\$ 8 bilhões sejam investidos.



Vender água de esgoto para a indústria era algo impensável até pouco tempo atrás. E isso pode acontecer de uma forma menos dispendiosa para os governos, porque podem ser obras oferecidas como contrapartida das empresas.

Almir Cirilo, secretário de Recursos Hídricos e Saneamento de Pernambuco

A Fortescue, por exemplo, está fazendo o projeto de engenharia de uma subestação, para garantir energia para seu projeto no

Pecém com investimentos de mais de US\$ 100 milhões. “As empresas criam parte da infraestrutura e doam, o que é uma prática normal”, confirma Luís viga.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 24/10/2024

AL: GOVERNO QUER INVESTIR R\$ 7 BI ATÉ 2026 E IMPULSIONAR OBRAS E ECONOMIA

Por Vanessa Siqueira - vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br

Atuando para atrair cada vez mais empresas para Alagoas, o governo do estado tem buscado oferecer incentivos fiscais e realizar obras estruturantes que garantam as condições ideais para

receber empresas e gerar emprego e renda. Dados da Secretaria do Desenvolvimento, Comércio, Indústria e Serviços de Alagoas (SEDICS) indicam que nos últimos dois anos, 67 empresas se instalaram no estado, investindo mais de R\$ 1,5 bilhão. Em contrapartida, o estado quer investir mais de R\$ 7 bi até 2026 em obras e outras ações que alavanquem a economia local.



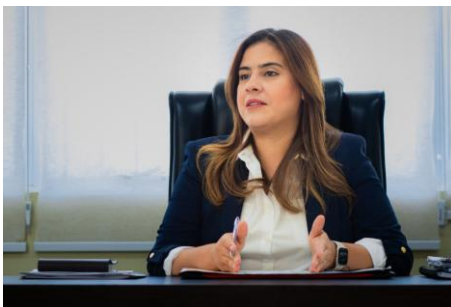
Obra do Aeroporto de Maragogi é uma das grandes entregas em Alagoas previstas até 2026. Foto: Thiago Sampaio

Em entrevista ao Movimento Econômico, a secretária de Desenvolvimento e Comércio de Alagoas, Alice Beltrão, disse que todo esse investimento de empresas de segmentos químico-plástico, aço, cimenteiro, ceramista, têxtil, alimentício e hoteleiro contribuiu para que a expectativa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do estado em 2023 ficasse em 7,7%. O dado tem como base projeções feitas pelos Banco do

Nordeste, Santander e Banco do Brasil.

“Esse trabalho de atração foi realizado por meio da Sedics e do Programa de Desenvolvimento Integrado (Prodesin) e a expectativa é que a atração dessas empresas gere mais de 24 mil empregos diretos e indiretos. Como resultado dessas iniciativas, Alagoas teve uma projeção de PIB em 2023 que superou economias da região Nordeste como Ceará (+2,4%), Bahia (+1,3%) e Pernambuco (+1,3%), em termos reais. O desempenho econômico considerou três setores principais: indústria (+7,12%), serviços (+4,74%) e agropecuária (+0,66%)”, destacou a secretária Alice Beltrão.

A gestora também avaliou que o volume de investimentos aumentou em 13% o número de contratações no primeiro semestre de 2024, comparado ao mesmo período de 2023, segundo dados do último boletim do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), divulgado pelo Ministério do Trabalho e Emprego em agosto de 2024. “De janeiro a junho deste ano, foram criados 89.533 novos postos de trabalho, enquanto no mesmo período do ano passado foram 78.787, e em 2022, o número foi 76.936”, afirmou.



Alice Beltrão, secretária de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviço de Alagoas. Foto: Pei Fon/ Agência Alagoas

Incentivos buscam desenvolver matriz energética de Alagoas. O Prodesin também tem sido importante para catalisar investidores interessados em fomentar o crescimento da produção de energias renováveis. Atualmente, é concedido o diferimento do ICMS na aquisição interna de energia elétrica e gás natural destinados ao processo industrial.

Recentemente, o estado também promulgou a nova Lei Estadual do Gás Natural e a Lei Estadual de Incentivo à Energia Solar.

“Alagoas também instituiu o programa EXYGEN, pioneiro no Brasil, composto por três indústrias alagoanas que se unirão para a produção de Etanol de Baixo Carbono, destinado tanto à aviação quanto às embarcações. Em 2023, com incentivo do Governo de Alagoas, a Veolia inaugurou a Usina Termelétrica de Biomassa de eucalipto, no polo industrial de Marechal Deodoro. Atualmente, três projetos estão em curso com a unidade industrial para beneficiamento de vinhaça e resíduo sólido urbano; a geração centralizada com parque solar e eólico no Sertão; e a geração centralizada com usina termelétrica a gás natural. Uma pesquisa desenvolvida pela Solfácil indicou Alagoas como o segundo estado mais competitivo do Nordeste para instalação de placas de energia solar. As condições geográficas e o preço acessível na implementação de sistemas fotovoltaicos tornam a região mais atrativa para investimentos no setor”, disse Alice Beltrão.

Estado promete obras e incentivos até 2026

A previsão, segundo a Sedics, é de aportar mais de R\$ 7 bilhões de investimentos em Alagoas até 2026. A pasta estima que 413 obras estão em andamento neste período, gerando cerca de 105 mil empregos em todo o estado. Os destaques são o aeroporto Costa dos Corais, localizado em Maragogi, a conclusão dos hospitais Regional do Médio Sertão, em Palmeira dos Índios, e o Metropolitano do Agreste, em Arapiraca, além da conclusão do trecho V do Canal do Sertão.

“Esses investimentos visam atrair novos negócios, proporcionando a infraestrutura necessária para novos empreendimentos”, destacou.

Para garantir a execução no tempo previsto de obras, programas sociais e outras ações, a Secretaria de Planejamento e Gestão de Alagoas (Seplag) implantou um sistema de planejamento integrado, que aponta as principais necessidades do estado e prioriza os investimentos.



Secretária interina da Seplag, Elesjandely Marques, fala sobre gestão focada em alocar da melhor forma os investimentos no estado. Foto: Assessoria

“Esse sistema tem sido fundamental para a elaboração de um planejamento estratégico que contempla as diversas áreas da administração pública, como saúde, educação, infraestrutura e segurança. Com isso, conseguimos direcionar os recursos de maneira mais eficiente, garantindo que as ações do governo estejam alinhadas com as reais demandas da sociedade”,

explicou a secretária interina, Elesjandely Marques em entrevista ao Movimento Econômico.

Marques também destacou ações voltadas para a capacitação e valorização dos servidores públicos. “São várias as vertentes adotadas, todas focadas na eficiência administrativa, perpassando por ações de capacitação dos servidores públicos, promovendo cursos e trilha formativa visando aprimorar as competências e habilidades necessárias para um atendimento de qualidade e no desenvolvimento de um perfil de liderança cada vez mais voltado às melhores práticas de gestão e desenvolvimento de pessoas”, disse.

Economista explica crescimento da economia alagoana

Para o economista Cícero Péricles, há alguns fatores que explicam o ciclo próspero que vive Alagoas na esfera econômica. Assim como o Brasil, o momento pós-pandemia tem contribuído com a recuperação econômica de forma local. “Do mesmo modo que a economia brasileira, a alagoana afundou em 2020, ano da pandemia, e se levantou de maneira forte no ano seguinte; e, para os anos de 2022, 2023 e 2024, passou a ter projeções de crescimento próximas das taxas regional e nacional”, analisou.

Outro fator a se considerar é o aporte de investimentos públicos, sejam eles da esfera estadual ou federal. Esses investimentos influenciaram as empresas, tanto as que já estavam instaladas no estado, quanto as que foram atraídas recentemente, a investir no destino.



Economista Cícero Péricles analisa cenário de crescimento da economia alagoana. Foto: Sandro Lima

“O anúncio do governo Lula de aplicar R\$ 50 bilhões em Alagoas até 2026, por meio do PAC 3, ajudou a criar um clima favorável aos investimentos das grandes empresas e a expansão dos grupos locais. Por outro lado, a ampliação das políticas públicas federais, tanto no nível da cobertura como do valor pago, somado ao aumento do salário-mínimo, impactaram na vida de mais de 1 milhão de alagoanos que

são previdenciários, beneficiários dos programas sociais de transferência de renda ou assalariados que recebem, na sua ampla maioria, até dois salários-mínimos”, explicou Péricles.

Cícero ainda aponta como importante para explicar o bom momento econômico as negociações que permitiram reduzir a dívida pública do estado, aliado a uma boa gestão fazendária, que estão permitindo realizar grandes obras e diversos investimentos.

“O crescimento desse período foi influenciado também pelo desempenho de alguns setores como a agropecuária, que saltou de uma produção no valor de R\$3,2 bilhões, em 2018, para R\$5,2 bilhões em 2023, o turismo que retomou seu crescimento em 2021 e a construção civil, que foi beneficiada com o retorno de obras públicas e pelo aumento no valor de imóveis após famílias de Maceió terem que ser realocadas por conta das atividades de mineração da Braskem”, completou.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 24/10/2024

RAQUEL DESAPROPRIA ÁREAS PARA IMPLANTAÇÃO DO ARCO METROPOLITANO SUL

Por Márcio Didier - marcio.didier@movimentoeconomico.com.br



Raquel Lyra assinou decreto de desapropriação de áreas do Arco Metropolitano Sul Foto: Miva Filho/Secom

A governadora Raquel Lyra assinou nesta quarta-feira (23) o decreto de desapropriação de áreas destinadas à implantação do Eixo Sul do Arco Metropolitano. O anúncio foi feito durante o lançamento do programa PE na Estrada, um investimento de R\$ 5,1 bilhões para ações de implantação, restauração e conservação de dois mil quilômetros de estradas de todas as regiões de Pernambuco.

Anunciado com pompa durante o evento e uma das obras de mobilidade mais aguardadas do Estado, o Arco Metropolitano está incluído no PE na Estrada, com a construção do Segmento Sul. A iniciativa – que deve ter ordem de serviço assinada em novembro de 2024 – prevê uma melhora na trafegabilidade de veículos que passam diariamente na BR-101, entre os municípios do Recife e Jaboatão dos Guararapes.

O Arco Sul é dividido em dois segmentos. O primeiro fica entre a BR-408, em Paudalho, até a BR-232, em Moreno. O outro fica entre Moreno (BR-232) e a BR-101 Sul, no Cabo de Santo Agostinho. Os investimentos no Arco Sul somam R\$ 1,3 bilhão.

“Hoje eu assinei o decreto de declaração de utilidade pública de todo o traçado desse Eixo Metropolitano Sul, do traçado do Arco Metropolitano. Essas obras devem estar licitadas agora no mês de novembro e a gente vai trabalhar muito para que nos próximos 24 meses o primeiro trecho possa ser entregue. Até o final de 2026”, destacou a governadora Raquel Lyra.

Sobre o Eixo Norte do Arco Metropolitano, a governadora afirmou que é mais complicado, pois demanda mais recursos. “O trecho norte é mais complexo. Ele tem mais necessidade de investimento, porque passa por cidades e muito adensamento populacional. Ainda tem uma questão ambiental sendo discutida. Nós estamos discutindo o traçado com a empresa responsável pelo projeto e a nossa meta é, no primeiro semestre do ano que vem, se Deus permitir, a gente poder fazer esse lançamento de edital”, colocou Raquel Lyra.

O anúncio do início do Arco Metropolitano ocorre depois de o presidente do Tribunal de Justiça de Pernambuco, desembargador Ricardo Paes Barreto, suspender a decisão que paralisava as obras tanto do eixo norte do Arco como da Escola de Sargentos do Exército na APA Aldeia-Beberibe, uma área de proteção ambiental.

“A decisão proferida pelo presidente do Tribunal de Justiça, Dr. Ricardo, garantiu que a gente pudesse dar continuidade à construção dos projetos que estão sendo realizados. Não só o nosso,

através do Arco Metropolitano Norte, mas também qualquer tipo de investimento que precise de supressão de vegetação em região de área de proteção ambiental”, explicou a governadora.

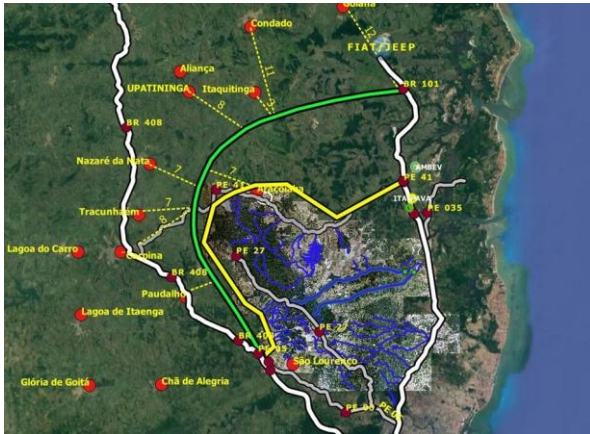


Foto: Reprodução

Raquel lança o PE na Estrada

Na mesma cerimônia em que anunciou o Arco Metropolitano, realizada na frente do Palácio do Campo das Princesas, a governadora Raquel Lyra Com lançou o PE na Estrada, um conjunto de obras que receberão um investimento de R\$ 5,1 bilhões. Por meio da iniciativa, estradas de todas as regiões receberão ações de implantação, restauração e conservação, numa extensão total de mais de 3,5 mil quilômetros. Durante a cerimônia de lançamento, a gestora assinou um pacote de 26 atos para a realização de diversos serviços ligados ao programa.

O programa PE na Estrada é executado pela Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura (Semobi), Departamento de Estradas de Rodagem (DER), Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seduh), Companhia Estadual de Habitação e Obras e Instituto Agrônomo de Pernambuco (IPA). Ele reúne ações para rodovias, estradas vicinais e de calçamento urbano que vêm sendo tocadas por estes órgãos desde janeiro de 2023, e aponta uma série de ações que ainda serão desenvolvidas por eles. Até outubro deste ano, por exemplo, foram investidos aproximadamente R\$ R\$ 3,6 bilhões na recuperação de estradas do Estado.



Raquel disse que as obras do Arco Metropolitano Sul devem ser licitadas em novembro Foto: Miva Filho/Secom

“A recuperação da malha rodoviária de Pernambuco é crucial para o desenvolvimento do Estado e o crescimento do nosso turismo, por isso esta é uma prioridade para todo o time do governo. Para termos sucesso nesse desafio, não há outra saída que não seja garantir investimento. E é isso o que estamos fazendo. Neste mês de outubro ultrapassamos a marca de mil quilômetros de estradas recuperadas, com obras em

todas as regiões do Estado, e o trabalho não para. Pelo contrário, ele só cresce”, afirmou a governadora Raquel Lyra.

No pacote de atos assinado pela gestora constam 19 ordens de serviço autorizando intervenções em rodovias importantes como as PEs 001, 009, 014, 051 e 060, no Grande Recife; 072/009, na Zona da Mata Sul; 96, 121, 103, 123, 203 e 250, no Agreste; e 263, 304 e 540, no Sertão, por exemplo. Apenas este lote representa um aporte de R\$ 400,2 milhões e 387 quilômetros de obras em todo o Estado.

Segundo o secretário estadual de Mobilidade e Infraestrutura, Diogo Bezerra, o conjunto de intervenções abrange várias rodovias significativas para o desenvolvimento de diversos municípios, inclusive no Litoral. “Iremos recuperar as rodovias que dão acesso às nossas praias. É fundamental garantir à população o direito de mobilidade com segurança e conforto. Muitas regiões do interior pernambucano também dependem das estradas para acessar serviços como educação, saúde e comércio. Essas obras vão garantir que as pessoas acessem isso de forma cada vez mais rápida”, disse o secretário.

“Nesses quase 22 meses de gestão, o DER vem trabalhando pesado para poder devolver à população a qualidade da trafegabilidade nas rodovias do Estado. Passamos com folga da marca de mais de mil quilômetros de vias sendo tratados”, ressaltou o diretor-presidente DER-PE, Rivaldo

Melo. Dentro do programa, pelo menos 88 obras em rodovias contarão com investimentos de cerca de R\$ 5 bilhões.

Ações da Seduh e IPA

Há um volume de investimentos de mais de R\$ 522 milhões dentro do PE na Estrada sob a execução da Seduh e da Cehab. Esse valor beneficia 101 municípios de todas as regiões do Estado, somando 400 quilômetros em 165 obras. Em Arcoverde, há também um trabalho destinado à pavimentação de um trecho de estrada vicinal, totalizando 166 intervenções.

A secretária de Desenvolvimento Urbano e Habitação, Simone Nunes, afirmou que o PE na Estrada é mais um macro programa de investimento do Governo do Estado que impacta em diversas frentes de desenvolvimento. “Apenas no âmbito da Seduh, nós temos aplicações em todas as regiões de desenvolvimento de Pernambuco, seja na Região Metropolitana, ações importantes como os corredores de mobilidade, como também ações de pavimentação envolvendo o centro de municípios”, explicou.

Já o IPA terá um papel estratégico no programa PE na Estrada. Será do órgão a responsabilidade de estreitar conexões com as comunidades mais distantes, através da recuperação de pelo menos 1300 quilômetros de estradas vicinais. O investimento é de R\$ 78 milhões, com obras que acontecerão, simultaneamente, em todas as regiões do Estado.

A presidente do IPA, Ellen Viégas, explica que, neste ano, estão sendo investidos R\$ 20 milhões em estradas vicinais, além dos R\$ 58 milhões previstos para 2025.

“Não estamos falando de um simples ato de recuperar uma estrada vicinal. É uma ação social que pode ter o poder de devolver a dignidade para comunidades rurais e proporcionar um direito básico, que é o direito de ir e vir dessa população mais carente”, destacou. A ação, segundo a presidente, também é importante para que essas pessoas que vivem em comunidades mais distantes possam ter condições de escoar com mais facilidades suas produções, para que os filhos delas tenham condições dignas de ir à escola, de serem atendidos em uma emergência de saúde e de chegarem com mais tranquilidade ao seu ambiente de trabalho.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/10/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA RELATÓRIO FINAL DE ESTUDO SOBRE O PERFIL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

O levantamento vai permitir a promoção da estratégia de melhorias para os serviços de transportes



Brasília, 23/10/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou o relatório final do estudo "Perfil dos Usuários dos Serviços de Transporte Hidroviário de Passageiros da Navegação Interior" no país.

Esse levantamento, que foi deliberado na última reunião de diretoria, integra a Agenda Plurianual de Estudos 2021-2024 da Agência e será usado como subsídio para a promoção de estratégias de melhorias para os serviços de transporte de passageiros.

O diretor, Wilson Lima Filho, que relatou o processo, explicou que esse tipo de levantamento é uma ferramenta fundamental para o Planejamento Estratégico da ANTAQ permitindo a melhor

compreensão do perfil e das demandas dos usuários, tendo em vista que o estudo apresenta o cenário de perfil socioeconômico, fatores demográficos e a satisfação com os serviços por parte dos usuários.

Resultados

Segundo o levantamento, aproximadamente 55% dos usuários realizam viagens para atividades rotineiras, como trabalho, cuidados de saúde e estudo. Isso demonstra o papel vital do transporte aquaviário de passageiros para garantir a locomoção, integração regional e o desenvolvimento socioeconômico das comunidades atendidas, principalmente nas áreas mais isoladas.

Entre os atributos fundamentais do serviço, os usuários apontaram a segurança como o mais importante com 28,1%, seguido por preço justo tido como um atributo relevante para 16,2% dos usuários e conforto com 14,3%.

Nos quesitos socioeconômicos, a principal faixa etária que utiliza o serviço é representada por pessoas com 25 a 36 anos (31,7%) e de 37 a 48 anos (26,1%); e, em relação à escolaridade, 35,4% possuem ensino médio completo e 15,4% têm nível superior completo.

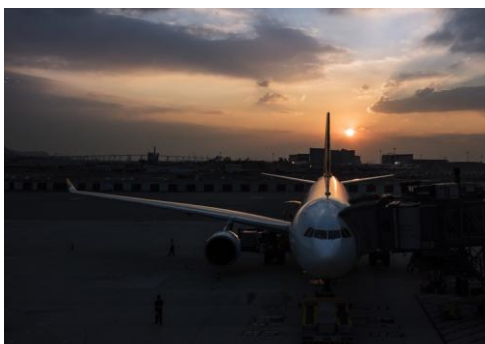
Outro ponto levantado foi a renda familiar mensal desses usuários. Foi identificado que 72,1% deles possuem renda de até três salários mínimos, sendo que 39,9% têm renda de até um salário mínimo.

Este dado reforça a importância do transporte hidroviário de passageiros como um meio acessível e econômico, crucial para populações de baixa renda. A modicidade tarifária, portanto, torna-se um aspecto fundamental para garantir que essa parcela da população continue tendo acesso ao transporte, sem comprometer o orçamento familiar.

As conclusões deste estudo evidenciam a importância do transporte hidroviário de passageiros na navegação interior como um meio essencial de mobilidade para uma parcela significativa da população, especialmente aquelas de renda mais baixa.

Com esses resultados, é possível definir estratégias de fiscalização e regulação que busquem a constante melhoria dos serviços, atendendo de forma mais adequada às necessidades da população.

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: 24/10/2024



Tribunal aprova acordo para aeroporto de Guarulhos, referência para futuras revisões contratuais, e endossa programa que viabiliza aeroportos regionais estratégicos pelo país

Medida aprovada prevê investimentos de R\$ 1,4 bilhão que deverão ser realizados no aeroporto - foto: Divulgação

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou por unanimidade, nesta quarta-feira (23/10), a solução consensual para revisão do contrato de concessão do Aeroporto



Internacional de Guarulhos. A proposta aprovada estabelece investimentos de aproximadamente R\$ 1,4 bilhão que deverão ser realizados no local, tendo como contrapartida a prorrogação do prazo de vigência da concessão por 16 meses.

“Foi uma decisão construída com muito diálogo para garantir a melhor solução para o país. Quero publicamente agradecer ao Tribunal de Contas da União pelo papel institucional que vem tendo em defesa das pautas de interesse do Brasil. Não tenho dúvida que estes investimentos privados adicionais serão fundamentais para o fortalecimento da infraestrutura aeroportuária brasileira”, avaliou o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho.

O TCU aprovou ainda a política pública que cria o Pipar (Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais), que prevê a inclusão de aeroportos regionais deficitários mas estratégicos para o país aos contratos de concessão existentes. Este processo deverá ser regulamentado nos próximos dias, após consulta pública.

“Este modelo dialoga, sem dúvida alguma, com o fortalecimento da aviação regional. O presidente Lula, desde o primeiro momento, tem defendido a ampliação da aviação regional. Vamos fazer o maior programa de aviação regional já realizado no Brasil”, disse Sílvio Costa Filho.

O programa pretende definir blocos de aeroportos regionais, especialmente nas regiões Norte e Nordeste, onde há necessidade de infraestrutura aeroportuária para fins sociais mas não há ainda viabilidade e interesse comercial. Pelo processo de contratação simplificado aprovado pelo TCU, as concessionárias participarão de um leilão para assumir blocos de aeroportos regionais, tendo como contrapartida aos investimentos necessários o reequilíbrio dos contratos que poderão se dar, por exemplo, por extensão de prazo.

O contrato da concessão de Guarulhos, por exemplo, estava previsto para terminar em 11 de julho de 2032. Pela decisão do TCT, foi prorrogado até dia 23 de novembro de 2033 mas exigirá investimentos adicionais de quase R\$ 1 bilhão. Entre as medidas definidas pelo acordo, a concessionária irá construir um novo píer para voos internacionais e outro para voos domésticos, além de ampliar o pátio de aeronaves e pistas de taxiamento e investir em eficiência e segurança.

Primeiro caso de revisão contratual de concessionária aeroportuária aprovado pela comissão consensual estabelecida no âmbito do TCU, a decisão servirá de referência para futuras análises.

Segundo o secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, o programa de investimentos privados em aeroportos regionais tem o potencial de destravar investimentos produtivos em aeroportos por todo o Brasil. Estima-se até R\$ 3,5 bilhões de investimentos considerando todo o conjunto de aeroportos que poderão compor o programa.

“O Pipar vai se basear nos aeroportos estratégicos definidos pelo Plano de Aviação Nacional, localizados em todas as regiões do Brasil, com especial atenção para a Amazônia Legal e para o Nordeste, viabilizando dezenas de aeroportos que precisam de novos investimentos e gestão continuada para o adequado desenvolvimento da aviação”, reforçou o ministro.

Para Sílvio Costa Filho, “a aprovação do TCU viabiliza um amplo conjunto de investimentos em ampliação de capacidade, segurança e conforto no Aeroporto de Guarulhos, o maior aeroporto do Brasil e um dos mais importantes da América Latina. São quase R\$ 1,5 bilhões em investimentos viabilizados nos próximos anos que vão beneficiar mais de 40 milhões de passageiros por ano”.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 24/10/2024

AEROPORTO DE CONGONHAS (SP) RECEBE INVESTIMENTO DE R\$ 2 BI PARA OBRAS DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO

Plano de investimento do segundo maior aeroporto brasileiro foi concluído hoje na Espanha pelo ministro Silvio Costa Filho e representante global da Aena



Ministério de Portos e Aeroportos e Aena fecham plano de investimento para o aeroporto de Congonhas - Divulgação/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou, nesta quarta-feira (23), que a assinatura da ordem de serviço para investimento de R\$ 2 bilhões no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, será realizada no mês de dezembro. O aporte bilionário será feito pela Aena Brasil, concessionária responsável pela gestão do segundo maior aeroporto do país em termos de movimentação de passageiros. A declaração foi feita após reunião realizada com o titular da pasta e o presidente global da empresa, Maurici Lucena, em Madrid, na Espanha, onde o ministro realiza uma série de encontros bilaterais com objetivo de atrair parceiros estrangeiros para projetos brasileiros na área de infraestrutura.

Para o ministro, a retomada em investimentos em aeroportos, portos e hidrovias por empresas internacionais mostra a atratividade do nosso mercado e o potencial de desenvolvimento desses setores. “Atualmente, o mundo tem quase 3 trilhões de dólares à procura de investimentos em projetos de infraestrutura e demais empreendimentos logísticos. Nós estamos preparados para receber todo esse aporte para fazer o país crescer, e é por isso que a gente tem trabalhado muito”, destacou.

Sobre os aportes que serão realizados no aeroporto de Congonhas, Costa Filho ressaltou que, além do estado, os usuários do setor aéreo serão os principais beneficiados. “Esses investimentos serão fundamentais para melhorar a infraestrutura do aeroporto, levando mais conforto e bem estar aos passageiros que utilizam o aeroporto de Congonhas. A aplicação de recurso privado contribuirá para o fortalecimento da aviação civil brasileira, em especial para o Estado de São Paulo, por onde passam quase 80 milhões de viajantes por ano, o que corresponde a 70% do fluxo de pessoas”, indicou.

Maior operadora aeroportuária do mundo em números de passageiros transportados, a Aena é responsável pela gestão de 46 aeroportos e dois heliportos na Espanha. A empresa também administra o aeroporto de Londres-Luton, na Inglaterra, e atua em 12 terminais em todo o México, além da Jamaica, com 2 ativos. No Brasil desde 2020, a concessionária administra 17 aeroportos, que são responsáveis por cerca de 20% do tráfego aéreo nacional. Com exceção do Sul, a empresa opera terminais aeroportuários em todas as regiões do país, com destaque para o aeroporto de Congonhas, segundo maior do Brasil.

Melhorias no aeroporto de Congonhas

O plano de investimentos da Aena para um dos principais terminais aeroportuários do país conta com obras complexas e necessárias para comportar o aumento de turistas projetado. A expectativa é que, nos próximos anos, o terminal receba um terço a mais de viajantes do que tem recebido hoje, passando de 22 milhões, de acordo com dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) no ano passado, para 29,5 milhões.

Com conclusão prevista para 2028, o novo aeroporto de Congonhas terá sua área de embarque e desembarque ampliada, chegando a 105 mil m². O local também terá um novo salão de check-in com 72 posições amplas e acessíveis, podendo chegar a 108, e novo píer com 36 metros de largura e 330 metros de comprimento. As pontes de embarques também serão ampliadas, passando de 12 para 19, garantido que, ao menos, 70% das operações de embarque sejam realizadas diretamente até a aeronave. Além disso, haverá 10 portões de embarque remoto e 13 leitores automáticos de cartão de embarque.

Carteira de investimentos e oportunidade de expansão

Destruar projetos, modernizar os modais de transportes e investir no aperfeiçoamento da infraestrutura brasileira esses são alguns dos objetivos do ministro Silvio Costa Filho na missão que ele realiza nesta semana em Portugal e Espanha. Mais cedo, ele se reuniu com representantes das principais empresas na área de logística de transporte para apresentar a maior carteira de concessão em portos, aeroportos e hidrovias a ser executada pelo Governo Federal.

Durante o encontro, Costa Filho apresentou os principais projetos que serão concedidos à iniciativa privada. "Foi uma reunião muito produtiva com os agentes internacionais, onde tivemos a oportunidade de mostrar a nossa carteira de investimentos em infraestrutura. Apresentamos os quase 50 terminais que serão leiloados até 2026, das possíveis concessões no setor da aviação e dos empreendimentos de hidrovias, que, pela primeira vez, será realizado no país", indicou.

Com empreendimentos de grande interesse estrangeiro, o país possui uma das maiores carteiras de investimentos no mundo, com quase R\$ 70 bilhões. Para o ministro, o retorno de investimento no mercado brasileiro é fruto de um intenso trabalho que vem sendo planejado e liderado pelo presidente Lula. "Nesse governo, os investidores internacionais passaram a olhar o Brasil como uma nova janela de oportunidade. Nós voltamos a ser destaque no mundo e o local onde as empresas querem aplicar seus recursos", concluiu.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 23/10/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

INTERESSADOS TÊM ATÉ 29 DE OUTUBRO PARA PARTICIPAR DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE RENOVAÇÃO DA FCA

Ferrovia é um dos principais corredores logísticos de escoamento da produção de setores estratégicos para o desenvolvimento nacional, como o agrícola, o industrial e o de mineração



Locomotivas entregues em setembro reforçam operações na FCA - Foto: Marcio Ferreira/MT

Ainda é possível participar do processo de renovação da concessão da malha pertencente à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Os interessados têm até a próxima terça-feira (29) para registrar suas contribuições por escrito ao projeto do Governo Federal, pelo Participa + ANTT

A FCA é uma peça-chave na infraestrutura logística do Brasil. Com 7,8 mil quilômetros de trilhos atravessando diversas regiões do país, a ferrovia é um dos principais corredores logísticos de escoamento de setores estratégicos para o desenvolvimento nacional, como o agrícola, o industrial e o de mineração.

Audiências

A etapa das audiências públicas presenciais já se encerrou. Ao todo, foram realizadas seis sessões, nas capitais dos estados diretamente impactados estrada de ferro: Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro, além do Distrito Federal. Os encontros contaram com 855 participantes e 368 manifestações orais.

A renovação do contrato tem foco na modernização da infraestrutura existente, expansão da capacidade de transporte e melhoria da eficiência do sistema como um todo. O impacto dessas ações será sentido em toda a cadeia produtiva, contribuindo para o desenvolvimento econômico das regiões atendidas e do país como um todo.

Os documentos técnicos e jurídicos do processo podem ser conferidos pelo endereço:
<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=441>

Com informações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

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

Data: 24/10/2024

“NÃO HAVERÁ UM CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA SEM A PERSPECTIVA DA SUSTENTABILIDADE”, REFORÇA SUBSECRETÁRIO CLOVES BENEVIDES

Declaração de responsável pela área de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes foi proferida na abertura do Via Viva. Em 2024, o seminário é focado no licenciamento ambiental dos empreendimentos de infraestrutura



O subsecretário de Sustentabilidade, Cloves Benevides, ressaltou a complexidade de construir empreendimentos em localidades onde biomas e comunidades tradicionais são impactados. - Foto: Eduardo Cysne

Retomar o diálogo franco e ampliado sobre os licenciamentos ambientais para empreendimentos do setor de transportes no país e a governança socioambiental é o foco da oitava edição do Via Viva, realizado nesta quarta-feira (23), em Brasília. Trata-se do Seminário Socioambiental em Infraestrutura de Transportes, promovido pela Subsecretaria de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes.

O subsecretário de Sustentabilidade, Cloves Benevides, ressaltou a complexidade de construir empreendimentos em localidades onde biomas e comunidades tradicionais são impactados. “Proteger os biomas e respeitar as pessoas é parte do processo, porque a própria ação inadequada pode gerar custos futuros, como os que vivemos agora da adaptação da infraestrutura e de perdas e danos por eventos climáticos recorrentes, o que impõe desafios aos contratos e às políticas públicas”, destacou.

Conforme ressaltado por Benevides, a atual gestão do Ministério dos Transportes retomou a agenda da sustentabilidade, incluindo em todos os contratos coordenados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) cláusulas voltadas para o tema, com possibilidade de financiamento. “Não haverá no Brasil um contrato de concessão rodoviária sem a perspectiva da sustentabilidade”, assegurou o subsecretário.

Representando o ministro dos Transportes, Renan Filho, no evento, o secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão, lembrou que a sustentabilidade costumava ser tratada como tema secundário, e em contraposição ao desenvolvimento do setor de infraestrutura. “O ministério tem conquistado posição de destaque, tanto na implementação cada vez mais rápida e eficiente dos seus projetos, quanto em respeito às determinações que hoje não são apenas do Brasil, que é líder em sustentabilidade, mas globais”, enfatizou Catão.

Prestígio

Neste ano, o tema Licenciamento Ambiental: Retomando Diálogos, norteou os debates do Via Viva, que reuniram autoridades do Governo Federal, gestores dos setores público e privado, executivos e colaboradores das concessionárias de rodovias e ferrovias, consultores e pesquisadores. Representantes das populações impactadas pelos empreendimentos de transportes – especialmente de povos indígenas e quilombolas – enriqueceram as discussões sobre como o Brasil pode modernizar sua infraestrutura com respeito à diversidade socioambiental.

Importantes entidades do Brasil e do exterior novamente apoiaram o Ministério dos Transportes na realização do seminário. São organizações com as quais a pasta federal mantém compromissos e

convênios, a fim de assegurar que os novos empreendimentos de infraestrutura do país sejam sustentáveis. É o caso do Ministério Federal do Meio Ambiente, Proteção da Natureza e Segurança Nuclear da Alemanha; da Agência de Cooperação Internacional Alemã (GIZ); da Proadapta - Adaptação à Mudança do Clima; e do Climate Bond Initiative (CBI), entre outros.

Também participaram do evento a secretária-executiva adjunta do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Anna Flávia de Senna Franco; o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro; o diretor de Empreendimentos da Infra S.A., André Luís Ludolfo; o diretor-geral da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), Rafael Vitale; e o diretor-executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Carlos Barros.

Reconhecimento

No total, 25 palestrantes se revezam nas quatro mesas redondas promovidas ao longo dessa quarta-feira no Via Viva. Ao final, será lançada a edição 2024 do livro oficial do evento, o qual anualmente compila os melhores trabalhos técnico-científicos submetidos à comissão julgadora. São nove artigos, desenvolvidos por autores com graduação e pós-graduação, além de representantes de empresas do setor e das vinculadas ao ministério: DNIT, Infra S.A. e ANTT. A edição deste ano, pode ser conferida aqui

O evento termina em clima de festa e de reconhecimento pelas melhores práticas sustentáveis e ambientalmente responsáveis incorporadas pelas empresas que atuam no setor de infraestrutura de transportes do país. Divididas nas categorias Rodoviário e Ferroviário, 11 organizações serão agraciadas com o Prêmio Via Viva 2024.

Confira os vencedores:

Rodoviário

- 1º ECO050 – Concessionária de Rodovias S.A. (ECO050)
- 2º (empate) Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S.A. (Transbrasiliana)
- 2º (empate) Concessionária Ecovias do Cerrado S.A. (Ecovias do Cerrado)
- 3º (empate) Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO)
- 3º (empate) ECO101 Concessionária de Rodovias S.A. (ECO101)

Ferroviário

- 1º Estrada de Ferro Vitória à Minas - EFVM
- 2º Rumo Malha Central - RMC
- 3º Estrada de Ferro Carajás - EFC

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

Data: 23/10/2024

IMPORTANTES TRECHOS DA BR-364 SÃO REVITALIZADOS EM MATO GROSSO: MAIS SEGURANÇA EM UM DOS PRINCIPAIS CORREDORES LOGÍSTICOS

Rodovia é estratégica para circulação de pessoas e produtos na região. Investimento federal de R\$ 70 milhões garante mais fluidez e reduz riscos de ocorrências graves, com mortos e feridos, na estrada



BR-364/MT, no Mato Grosso, recebe investimento de R\$ 70 milhões para a recuperação, revitalização, restauração e sinalização de 125 km da rodovia - Foto: DNIT/Divulgação

Cidadãos que passam pela BR-364/MT, no estado do Mato Grosso, agora trafegam com mais segurança. O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, investiu R\$ 70 milhões na recuperação, revitalização, restauração e sinalização em 125 quilômetros da rodovia. A ação integra o Programa Nacional de Segurança e

Sinalização Rodoviária, o BR-Legal.

Executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as melhorias contemplam o trecho localizado entre o Posto Gil (Diamantino) e o Distrito de Itanorte, em áreas nos municípios de Campo Novo do Parecis, Sapezal, Campos de Júlio e Comodoro, além do trecho da BR-174 que interliga o Mato Grosso a Rondônia.

Importância

A BR-364/MT é um dos principais corredores logísticos do estado, por onde trafegam caminhões e carretas que transportam a produção de soja, milho e algodão, entre outros itens agropecuários, para abastecer o restante do país e para exportação.

Além do trecho entregue, outros pontos da rodovia recebem série de intervenções por meio do BR-Legal 2. Novas placas são instaladas, a pintura das faixas é revitalizada, tachas refletivas são implantadas. As melhorias contemplam ainda recuperação e instalação de dispositivos de segurança para elevar a proteção de motoristas, passageiros e cargas que irão para os portos do Arco Norte.

BR-Legal

O Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal) tem o objetivo de aumentar a segurança em toda a malha rodoviária federal. Sob coordenação do DNIT, as ações preveem a implantação e a manutenção das sinalizações horizontal e vertical, bem como de dispositivos de segurança, a fim de assegurar mais fluidez do tráfego e prevenir ocorrências graves, com mortos e feridos, nas estradas do país.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 23/10/2024

“TEMOS DEMANDAS DOS MAIORES BANCOS E FUNDOS DE INVESTIMENTO DO PLANETA. O MUNDO ESTÁ OLHANDO A NOSSA CARTEIRA COM ENTUSIASMO”, DIZ RENAN FILHO

Ministro dos Transportes encerrou série de reuniões com investidores internacionais em Madri nesta quarta (23) e agora segue para agenda em Londres



"Ministro Renan Filho e comitiva participam de reuniões com investidores em Madri" - Foto: Marcio Ferreira/MT

Depois de inúmeras - e frutíferas - reuniões com empresas privadas, fundos de investimento e operadores de infraestrutura em Madri, na Espanha, o ministro dos Transportes, Renan Filho, desembarca nesta quarta-feira (23) em Londres. Na capital do Reino Unido, a agenda do ministro segue intensa. No primeiro compromisso, nesta quinta-feira (24), Renan Filho se reúne com cerca de 40 representantes de diversos bancos e gestores de fundos estrangeiros, em uma apresentação dos projetos brasileiros.

“A competição pelo investimento internacional é global, nós temos taxas internas de retorno que são competitivas com todos os grandes projetos do mundo, nós temos projetos sustentáveis do ponto de vista ambiental. O Brasil já é um grande destino de investimento do planeta e pode ser muito mais”, afirmou o ministro.

Nesta quarta-feira, ainda em Madri, o ministro dos Transportes começou o dia apresentando à multinacional espanhola Sacyr o cronograma de leilões da pasta. A empresa opera em mais de 20 países e tem um portfólio global que inclui grandes projetos na América Latina, Europa, África e Ásia.

“No próximo dia 31, estaremos no sexto leilão do governo do presidente Lula neste ano e ainda faremos outros cinco até o final de 2024. Nós desejamos fazer 35 leilões até o final do governo, além de otimizar 14 contratos, que voltarão a performar, porque eles têm problemas do passado que estão sendo resolvidos. Assim, teremos 49 contratos performando, contra seis contratos que foram feitos no governo anterior”, detalhou Renan Filho.

De 2023 até o fim de 2024 o Ministério dos Transportes terá realizado 11 leilões de concessões rodoviárias, com aporte de R\$74,2 bilhões. Uma prova do poder de atratividade dos projetos rodoviários brasileiros é a entrada do grupo francês VINCI Highways SAS, que venceu a disputa pela concessão da BR- 040/GO/MG, no mês passado. A empresa, que opera em mais de 120 países, é estreado em certames rodoviários no Brasil.

“Foi a primeira vez, desde 2007, que um leilão foi vencido por uma companhia diretamente estrangeira, não por meio de companhias nacionais com participação estrangeira. Isso já é fruto desse trabalho que está sendo feito, dessa divulgação internacional, do avanço na qualidade dos contratos, da segurança jurídica. A gente está muito animado com a retomada de investimentos diretos de companhias internacionais”, disse o ministro dos Transportes.

Ibero-América GRI Infra & Energy

Destaque da agenda do ministro Renan Filho em Madri, o Ibero-América GRI Infra & Energy, que aconteceu nesta terça-feira (22), reuniu os maiores líderes mundiais do segmento de transporte e energia. Em pauta, os desafios comuns em estruturação, desenvolvimento e financiamento de projetos que podem catalisar o desenvolvimento e impulsionar a economia brasileira.

“O Brasil é um dos principais garantidores da segurança alimentar do mundo, isso facilita a financiabilidade de boa parte dos nossos projetos de infraestrutura, sobretudo com mais facilidade, mais agilidade para acessar os recursos dos fundos soberanos, de Singapura, da Arábia Saudita, que são grandes compradores da nossa agricultura. Além disso, também mantemos uma parceria muito firme com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que participa da financiabilidade dos nossos projetos e facilita a execução da nossa carteira”, explicou Renan Filho.

Outros detalhes sobre os compromissos do ministro na Espanha podem ser conferidos aqui

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2024/10/renan-filho-lidera-comitiva-ministerial-em-capitais-europeias-para-apresentar-14-projetos-de-concessao-a-investidores>

Serviço

O quê: Reunião Multilateral – Bancos Nacionais com representação em Londres

Quando: Quinta-feira (24), às 6h30 (hora local Brasília)

Onde: Embaixada do Brasil em Londres - 14-16 Cockspur St - Londres - Reino Unido

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

Data: 23/10/2024

“PARCERIA ENTRE MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E CNT É FUNDAMENTAL AO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA”, AFIRMA ADRUALDO CATÃO



Secretário nacional de Trânsito representou ministro Renan Filho em sessão solene do Congresso Nacional pelos 70 anos da Confederação Nacional do Transporte

Sessão solene pelos 70 anos da Confederação Nacional do Transporte

Sessão solene do Congresso Nacional marcou, nesta quarta-feira (23), os 70 anos da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). O evento reuniu parlamentares, magistrados e integrantes de entidades que atuam no setor de infraestrutura

e logística no país. O secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, representou o ministro dos Transportes, Renan Filho, que está no exterior em rodada de negociações com potenciais investidores europeus.

“A Confederação Nacional dos Transportes é fundamental para o desenvolvimento do transporte no Brasil. É muito importante prestigiar esse evento e demonstrar a importância dessa parceria entre o Ministério dos Transportes e a CNT no desenvolvimento da infraestrutura brasileira, na melhoria das nossas estradas e ferrovias”, destacou Adrualdo Catão.

O presidente do Congresso Nacional, Rodrigo Pacheco, destacou que a Confederação nasceu com o objetivo de unificar as vozes do setor de transportadores, sendo elo com os poderes públicos constituídos. “Desde então, tornou-se interlocutora fundamental junto aos três poderes da República, articulando avanços regulatórios, operacionais e de investimentos em todos os modais de transportes”, registrou.

Atuação

A CNT reúne uma rede composta por 29 federações, cinco sindicatos nacionais e 22 entidades associadas, representando mais de 165 mil empresas que geram cerca de 2,6 milhões de empregos. Além disso, é responsável pela gestão do Sistema CNT, que engloba o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest Senat), bem como o Instituto de Transporte e Logística (ITL).

O aniversário oficial da Confederação ocorreu no dia 28 de janeiro e a sessão solene marcou a continuidade das comemorações. Ao final do evento, os participantes foram convidados para prestigiar a exposição de fotos e vídeos Transporte, o setor que move o Brasil – CNT 70 Anos, no corredor de acesso ao plenário da Câmara dos Deputados.

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

Data: 23/10/2024



PORTAL PORTO GENTE

SERVIÇOS PORTUÁRIOS: UMA FORÇA MOTRIZ PARA A ECONOMIA DO BRASIL

Redação Portogente

Com portos responsáveis pela maior parte das exportações e importações, o funcionamento eficiente desse setor é essencial para garantir a competitividade do Brasil no cenário global.

O setor portuário brasileiro é fundamental para o desenvolvimento econômico do país, desempenhando um papel crucial tanto no mercado interno quanto no comércio internacional. Com portos responsáveis pela maior parte das exportações e importações, o funcionamento eficiente desse setor é essencial para garantir a competitividade do Brasil no cenário global. No entanto, a natureza jurídica dos serviços portuários tem sido objeto de intensos debates nas esferas política, acadêmica e jurídica ao longo das últimas décadas.



Foto: Divulgação

As mudanças legislativas no setor são notáveis. Desde a promulgação da Lei nº 8.630, de 1993, até a Lei nº 14.047, de 2020, o entendimento sobre a natureza dos serviços portuários passou por diversas alterações, especialmente no que diz respeito aos contratos de concessão e arrendamento. Essas transformações impactam diretamente a forma como a exploração dos portos é gerida e refletem a

importância estratégica desses serviços para a economia.



A definição da essencialidade dos serviços portuários é de grande relevância, pois influencia como esses serviços serão regulados e tratados pela legislação. De acordo com a Constituição Federal, os portos são de titularidade da União, que pode explorá-los diretamente ou por meio de concessões a particulares. A classificação de tais serviços como essenciais foi reforçada pela Lei nº 14.047 de 2020, que reconheceu a importância da continuidade das operações portuárias durante a pandemia de Covid-19.

A Dra. Marcela Bocayuva, graduada em Direito e Economia pela Universidade de Chicago, nos Estados Unidos, destaca a relevância dessa mudança legislativa: "A essencialidade dos serviços portuários já estava implícita na função econômica que desempenham, mas a Lei nº 14.047 de 2020 formalizou esse entendimento. Isso foi crucial para garantir que, mesmo em momentos de crise, como na pandemia, o funcionamento dos portos não fosse interrompido, evitando assim um colapso na cadeia de suprimentos."

Essa categorização garante que os serviços portuários, mesmo quando prestados por concessionárias privadas, sigam sendo regulados sob a ótica do interesse público, com o Estado mantendo a titularidade e a responsabilidade última sobre sua operação.

A importância dos portos vai além da logística de exportação e importação. Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, o Brasil conta com 36 portos públicos e mais de 250 terminais privados. Esses complexos movimentam 98% das exportações e mais de 92% das importações do país em termos de volume, conectando a economia brasileira ao mercado internacional e garantindo o abastecimento de bens no mercado interno.

De acordo com a Dra. Marcela Bocayuva, o impacto do setor portuário na economia nacional é profundo: "Os portos são catalisadores do desenvolvimento econômico e social. Eles facilitam o comércio exterior, promovem a competitividade das empresas brasileiras e, ao mesmo tempo, geram empregos e fomentam a economia regional nas áreas em que estão localizados."

O relatório de avaliação concorrencial da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) também destaca a importância do setor para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. A eficiência portuária está diretamente relacionada à capacidade do Brasil de melhorar sua posição no ranking global de competitividade, segundo o Fórum Econômico Mundial.

Apesar de sua importância, o setor portuário brasileiro enfrenta desafios. Entre eles estão a alta carga tributária, a burocracia e a necessidade de modernização das infraestruturas portuárias. Além disso, a concorrência com outros mercados internacionais impõe a necessidade de inovação constante para manter a eficiência e a competitividade.

"Para que o Brasil continue avançando no setor portuário, é essencial investir em modernização e buscar uma gestão mais eficiente das concessões e terminais", afirma a Dra. Marcela Bocayuva. Ela destaca ainda a necessidade de políticas públicas que incentivem a melhoria da infraestrutura e da logística portuária, o que trará benefícios diretos para o comércio exterior e a economia como um todo.

O futuro do setor portuário no Brasil, segundo especialistas, depende de uma combinação de investimento em tecnologia, aperfeiçoamento das regulamentações e maior integração entre os setores público e privado. Com a crescente demanda global por produtos brasileiros, os portos precisam estar preparados para garantir que o país continue competitivo no cenário internacional.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 24/10/2024

APS PROMOVE III JORNADA ESG DO PORTO DE SANTOS
Redação Portogente

Evento acontece entre os dias 11 e 13 de novembro

A Autoridade Portuária de Santos (APS) abriu nesta segunda-feira, 21 de outubro, as inscrições para a III Jornada ESG do Porto de Santos, que será realizada no Parque Valongo, em Santos, entre os dias 11 e 13 de novembro próximos.



Foto: Divulgação

O objetivo da III Jornada ESG é convidar os participantes a refletirem seus papéis no desenvolvimento de um porto sustentável, conhecer programas e melhores práticas para promoção de um modo positivo, consciente e integral de construir e manter uma comunidade de entorno portuário sustentável junto ao Porto de Santos. Com isso, a APS reafirma seu compromisso de fazer de Santos um porto referência em sustentabilidade.

O evento já conta com vários palestrantes confirmados: Elisabete Waller (da ChildFund Brasil), Flávia Nico, do Ministério de Portos e Aeroportos, Lucilene Costa (da Empreendapretas), Marianna Laranjeira (Elas no ESG) e Mário Spinelli, da Petrobras. Outros nomes serão confirmados nos próximos dias.

A programação, sujeita a alterações, é a seguinte:

11 de Novembro de 2024

- 14h30 - Abertura do evento com autoridades nacionais
- 16h - Palestra magna

12 de Novembro de 2024

- 8h30 - Painel: Iniciativas do Setor Público para a consolidação de práticas ESG
- 10h15 - Palestra: Combate ao Assédio e Consolidação da Cultura de Integridade
- 10h45 - Painel: Descarbonização Portuária: Da teoria à prática
- 14h00 - Painel: Diversidade e Inclusão
- 16h00 - Painel: Direitos Humanos

13 de Novembro de 2024

- 8h30 - Painel: Startups
- 10h30 - Painel: Instituições/ Entidades de fomento
- 14h00 - Abertura I Prêmio ESG
- 14h15 - Premiação dos vencedores
- 16h00 - Encerramento

No terceiro dia, encerrando a programação, está prevista a entrega do Prêmio Excelência em ESG – Porto de Santos 2024, cujas inscrições seguem abertas até à próxima sexta-feira (25 de outubro). As condições para concorrer ao prêmio também estão no hotsite da III Jornada ESG.

Para participar desta esta ampla discussão sobre o tema, nos interessados podem se inscrever pelo hotsite do evento: <https://jornadaesg.portodesantos.com.br/>

O termo ESG (environmental, social and governance) significa, em português, ambiental, social e governança corporativa. Ou seja, refere-se a um conjunto de práticas e políticas focadas em sustentabilidade ambiental, governança e responsabilidade social, que hoje são essenciais para a análise de risco e para a tomada de decisão no mercado.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/10/2024

RETRATO BONITO, MAS...

Editorial Portogente

É a situação do transporte rodoviário de cargas, vulgo TRC. Retratada pela CNT, é “por fora bela viola”: uma paisagem nacional cor de rosa, com nuvenzinhas que teimam em permanecer (mas nada lá muito preocupante).

...nem tanto. É a situação do transporte rodoviário de cargas, vulgo TRC. Retratada pela CNT, é “por fora bela viola”: uma paisagem nacional cor de rosa, com nuvenzinhas que teimam em permanecer (mas nada lá muito preocupante). Mas, quando se entra nos dados específicos da região Sudeste e arredores, o horizonte é bem sombrio, ou – completando o dito popular, a cor predominante indica que temos “pão bolorento”...



Quando a nuvem sumirá do retrato? Foto: Milos-Muller/iStock

Veja mais: Entre ‘rebites’ e roubos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116117-entre-rebites-e-roubos>

No início deste mês (dia 3/10), a Confederação Nacional de Transportes (CNT) comemorava as estatísticas sobre a queda nacional nos números de roubo de cargas, provando a importância da nova legislação de seguros

para o setor, que passou a vigorar em junho de 2023. A redução naqueles crimes foi de 11% nos primeiros sete meses de 2024, comparada a igual período do ano anterior.

Veja mais: Insegurança nas estradas: Especialista em gestão de riscos comenta o cenário do roubo de cargas no Brasil - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/116128-inseguranca-nas-estradas-especialista-em-gestao-de-riscos-comenta-o-cenario-do-roubo-de-cargas-no-brasil>

Apenas seis dias depois (dia 9), um recorte dos números nacionais, focando nos estados do Sudeste e imediações, lembra que 80% dos roubos de cargas ocorrem nestes estados, com quadrilhas especializadas agindo, sendo motivo de preocupação, enquanto no Centro-Oeste e no Sul estão aumentando bastante os números relacionados a esses crimes.

Veja mais: Como baixar índices de roubos e furtos de cargas no Brasil? - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/95164-como-baixar-indices-de-roubos-e-furtos-de-cargas-no-brasil>

Se a moeda tem duas faces (para os puristas: anverso e reverso), também uma compilação estatística pode ser montada e analisada por diferentes formas, não implicando necessariamente que uma delas seja errada. O mesmo copo está meio cheio ou meio vazio, e se pusermos toda a água de um copo grande num menor, este pode ficar totalmente cheio e até transbordar, claro.

O problema não é o resultado que cada parte nos debates propõe, mas a necessidade de confrontarmos esses dados e compreendermos que, no caso, se em termos nacionais vamos relativamente bem, em termos regionais há um grande conjunto de problemas a ser sanado.

Veja mais: Do roubo a banco para cargas: a criminalidade no Brasil – Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/102360-do-roubo-a-banco-para-cargas-a-criminalidade-no-brasil>

Se as seguradoras e organizações federais estão satisfeitas com os números positivos encontrados, isso não impede que as empresas, as organizações sindicais e todos os demais componentes da estrutura regional de transportes estejam profundamente insatisfeitas com a forte presença da criminalidade organizada nesse contexto.



Já que os valores que investimos (via impostos) na Segurança parecem nunca bastar, o empresariado já entendeu que o Gerenciamento de Risco deixou de ser atividade “marginal” (com licença da blague) nas empresas, para assumir papel preponderante nos planos de negócios.

Veja mais: Sudeste registra maior índice de roubo de carga no primeiro semestre de 2024 - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/116056-sudeste-registra-maior-indice-de-roubo-de-carga-no-primeiro-semester-de-2024>

A “locomotiva do Brasil”, como o estado paulista já foi chamado, sofre com os saques aos seus vagões, alguns de forma bem violenta. Está errado quem diz que “governar é abrir estradas” – e, claro, cobrar pedágios exorbitantes -, sem incluir nisso a estrutura necessária de apoio e segurança aos que por elas transitam.

Digam o quanto quiserem dos investimentos que fazem, das câmeras de vigilância ultra-”inteligentes” que instalam, o fato é que as organizações criminosas também se sofisticam e continuam bem à frente das autoridades nessa corrida que parece infundável.

Veja mais: Roubo de Cargas no Brasil: Um Olhar Profundo sobre Desafios e Soluções

<https://www.ctcseguros.com.br/roubo-de-cargas-no-brasil/>

Até porque a diferença nem é o dinheiro investido (afinal, os “comandos” também investem muito nas estruturas criminosas), mas a capacitação dos elementos humanos envolvidos, na “inteligência” usada para prevenir os crimes.

A diferença tem nome: foco. O foco dos criminosos é obter a carga. O foco das autoridades é ficar fatiando os números da criminalidade para mostrar eficiência aqui e ali, sem combater o problema como um todo que é.

Veja mais: Razões do aumento de roubo de cargas – Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/94908-razoes-do-aumento-de-roubo-de-cargas>

Criminosos se infiltram nos aparelhos policiais e têm conhecimento prévio de tudo o que se planeja. De vez em quando também a Justiça põe as mãos em algum conhecido “doutor”, já bem conhecido por continuamente fazer a famosa balança pender para o lado dos seus interesses particulares.

Raramente ficamos sabendo de infiltrados nas organizações criminosas, que consigam usar sua estrutura ilegal para desarticulá-las. Na mais extrema das formas, temos até um “novo cangaço” agindo onde os velhos cangaceiros nunca estiveram. Com dia e hora previamente marcados.

Quando essa paisagem vai mudar?

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/10/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A notícia dos investimentos de R\$ 2 bilhões no Aeroporto de Congonhas, um dos principais hubs aéreos do Brasil, marca a nova fase vivida pela aviação civil brasileira. A decisão da Aena Brasil, concessionária do terminal, de ampliar e modernizá-lo, em linha com as expectativas de crescimento do setor, foi anunciada durante reunião com o ministro de Portos e Aeroportos, Sívio Costa Filho, na



Espanha, nessa quarta-feira, dia 23. E demonstra a confiança no potencial do mercado nacional e a capacidade do País de atrair investimentos estrangeiros.

A expansão do Aeroporto de Congonhas é fundamental para garantir a fluidez das operações, melhorar a experiência dos passageiros e atender à crescente demanda por viagens aéreas. As obras previstas, como a ampliação do terminal de passageiros, a instalação de novas pontes de embarque e a modernização dos sistemas de check-in, trarão benefícios tanto para os usuários quanto para as companhias aéreas.

A escolha do Aeroporto de Congonhas para receber esses investimentos é estratégica. O terminal, que concentra um grande volume de passageiros, é um ponto de partida e chegada para muitos brasileiros e estrangeiros. A modernização do aeroporto contribuirá para fortalecer a posição de São Paulo como um importante centro de negócios e turismo na América Latina.

A decisão de investir em infraestrutura aeroportuária também demonstra a importância que o Governo Federal dá para o setor. Ao criar um ambiente favorável aos investimentos e ao estabelecer parcerias com empresas internacionais, o Governo está contribuindo – como é seu dever – para o desenvolvimento da aviação civil brasileira e para a melhoria da conectividade do País.

É importante destacar que os investimentos em infraestrutura aeroportuária são de longo prazo e trazem benefícios para toda a sociedade. Ao melhorar a qualidade dos serviços e a experiência dos passageiros, os aeroportos contribuem para o desenvolvimento do turismo, o aumento da competitividade das empresas e a geração de empregos.

A decisão de investir R\$ 2 bilhões no Aeroporto de Congonhas é uma excelente notícia para o Brasil. Ao modernizar um dos principais aeroportos do País, o governo está demonstrando seu compromisso com o desenvolvimento da aviação civil e com a melhoria da qualidade de vida da população. É fundamental que esse tipo de iniciativa seja replicada em outros aeroportos da Nação, garantindo assim a expansão da malha aérea e o fortalecimento da conectividade do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/10/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

INVESTIMENTO EM MANAUS 1

A BYD Indústria de Baterias Ltda., uma das maiores fabricantes de veículos elétricos e tecnologia de energia solar no Brasil, vai produzir uma linha de blades, nova geração de módulos de baterias, que será destinada à fabricação de ônibus elétricos no Brasil. A linha de produção será no Polo Industrial de Manaus (PIM). O anúncio foi feito durante reunião realizada na Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

INVESTIMENTO EM MANAUS 2

Além dessa ampliação, a BYD anunciou uma nova linha de produção de barramentos, que atenderá tanto as fábricas da Zona Franca de Manaus (ZFM) quanto as localizadas em São Paulo e na nova unidade da empresa na Bahia, onde são produzidos veículos leves elétricos. A empresa, que se instalou na ZFM em 2019 e iniciou a produção em 2020, já opera com módulos elétricos para ônibus.

INVESTIMENTO EM MANAUS 3

A expansão da planta da BYD deve gerar impacto positivo no mercado de trabalho local, com a criação de 75 a 90 novos postos, segundo a responsável tributária da planta, Liza Ribeiro. Apesar da automação da fábrica, a ampliação promete novas oportunidades. "Nossa fábrica é totalmente automatizada, mas vai gerar sim novos empregos", afirmou ela.

JUSTIFICATIVA

O ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), afirmou que não participa da campanha de seu correligionário em São Paulo pela reeleição, o prefeito Ricardo Nunes (MDB), devido à participação do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) ao chefe do Executivo paulistano.

NOVO APAGÃO EM SP 1

A cidade de São Paulo e a região metropolitana voltaram a enfrentar temporal no final da tarde dessa quarta-feira, dia 23. Mais de 70 mil imóveis tiveram o fornecimento de energia interrompido, segundo balanço divulgado pela Enel, concessionária de energia, às 18h55. A maior parte dos moradores sem luz, 52.743, está na capital.

NOVO APAGÃO EM SP 2

Com a forte chuva, vários pontos da capital paulista entraram em estado de atenção para alagamentos no final da tarde e início da noite. O Centro de Gerenciamento de Emergências Climáticas (CGE), ligado ao governo do estado, informou que todos os alertas de estado de atenção foram encerrados às 19h20.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/10/2024

NACIONAL - SOB PROTESTOS, COMISSÃO DA CÂMARA APROVA ANTEPROJETO DA NOVA LEI DOS PORTOS

Trabalhadores e alguns parlamentares criticaram o texto, temendo perdas. Por outro lado, empresários e juristas defendem eficiência

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



Durante a aprovação do anteprojeto da Lei dos Portos houve desentendimento entre trabalhadores e membros da comissão de juristas responsável pela revisão do marco legal

A aprovação do anteprojeto da Lei dos Portos, na quarta-feira (23), provocou um intenso desentendimento entre a classe trabalhadora e os membros da comissão de juristas responsável pela revisão do marco regulatório (Ceportos). Em uma Câmara dos Deputados silenciosa devido às eleições municipais, os trabalhadores do setor portuário se

fizeram ouvir.

Entre as principais alterações propostas está o fim da exclusividade da mão de obra avulsa, a eliminação de algumas sub categorias de trabalhadores portuários, a dispensa do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) e a terceirização da guarda portuária. Essa proposta representa uma mudança significativa no marco legal dos portos, estabelecido em 2013.

Com a aprovação na comissão de juristas, o anteprojeto agora segue para a mesa do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), para iniciar a tramitação no Congresso Nacional. No entanto, a proposta já enfrenta resistência entre alguns parlamentares.

O deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), que acompanhou a reunião, enfatizou a complexidade e relevância do tema, pedindo uma análise cautelosa no Legislativo. “Espero que o Parlamento Nacional tenha a responsabilidade de não atropelar uma mudança legislativa dessa magnitude. Embora essa mudança possa trazer eficiência em alguns cenários, devemos considerar que os problemas de logística não são atribuíveis ao corpo legislativo. Quem arcará com as consequências serão os trabalhadores, que podem ver sua remuneração reduzida e muitos perderão seus empregos. Tudo isso em nome de uma suposta eficiência que, na verdade, concentra renda e ignora as necessidades do povo”, afirmou.

Jacqueline Wendpap, diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, defendeu as mudanças, argumentando que elas podem ampliar o mercado ao eliminar a exclusividade. “Há uma ampliação da demanda por trabalho avulso, atualmente restrita aos portos públicos e organizados. Com a facilitação de investimentos e a autorização para novos portos privados, espera-se um aumento significativo na demanda por força de trabalho”, disse.

Ela destacou que os portos públicos se beneficiam de vantagens competitivas, não apenas pela expertise já adquirida, mas também por benefícios tributários que os colocam em igualdade ou melhores condições em relação às empresas privadas.

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Ramos também apoiou as sugestões de flexibilização. “A proposta visa restringir a atuação do órgão como intermediador de mão de obra avulsa exclusivamente para os associados no porto público. A empresa pública portuária (EPP) poderá prestar serviços com trabalhadores vinculados ou por meio da intermediação de mão de obra avulsa, tanto em portos públicos quanto privados”, explicou.

“Falta de diálogo”

Contudo, trabalhadores do setor criticaram a falta de diálogo entre empresários e empregados. O representante da Federação Nacional dos Portuários, Ange Biniou, ressaltou a ausência de representação dos trabalhadores na comissão. “A formação dessa comissão foi prejudicial, pois o discurso presente é apenas o dos empresários. Um membro que deveria se manifestar não teve a oportunidade”, afirmou.

Biniou alertou que decisões estão sendo tomadas sem discussão, com propostas fundamentais sendo rejeitadas, incluindo a exclusividade do trabalhador. Ele também mencionou articulações para novas paralisações, lembrando que cerca de 50mil profissionais cruzaram os braços na última terça-feira, 22, em retaliação ao avanço do texto.

“Se continuarmos nessa rota de colisão, a situação se intensificará. O movimento de greve começou com paralisações de duas horas, depois seis, e agora chegamos a 12 horas. É provável que enfrentemos uma greve sem data para retorno, e as paralisações se tornarão mais frequentes diante desse retrocesso”, concluiu Biniou.

A falta de consenso se agravou quando o presidente da Fenccovib, Mário Teixeira, não foi ouvido pela comissão, pois não era considerado membro legal. A entidade representa conferentes, consertadores, vigias, trabalhadores de bloco, arrumadores e amarradores de navios.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/10/2024

NACIONAL - MINISTRO APONTA FALTA DE DIÁLOGO EM REVISÃO DA LEI DOS PORTOS

Em conversa vazada, Silvio Costa Filho cita que o próprio Governo não teve grande participação no debate

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



De acordo com Silvio Costa Filho, neste momento, as prioridades dos parlamentares são as eleições municipais e a escolha de um novo presidente da Câmara dos Deputados (Foto: Gesival Nogueira Kebec/MPor)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, reconheceu que faltou mais diálogo, inclusive por parte do próprio Governo Federal, sobre a revisão da Lei dos Portos. O anteprojeto do novo marco regulatório para o setor foi aprovado na quarta-feira (23) pela comissão de juristas criada pela Câmara dos Deputados para propor a atualização da legislação (Ceportos).

“Não houve a participação dos trabalhadores, que infelizmente não foram ouvidos nesse processo. (...) O próprio Governo, por meio do Ministério de Portos, também não esteve presente. Por isso, consideramos que se trata de um relatório pontual. Precisamos respeitar esse processo, pois é parte da democracia”, disse o ministro durante uma conversa privada com representantes do setor portuário, que acabou sendo gravada e compartilhada nas redes sociais.

Costa Filho participou dessa conversa direto da Espanha, onde lidera uma missão internacional com a finalidade de atrair investimentos internacionais. Deputado federal licenciado pelo Republicanos, ele acredita que o texto não será discutido na Câmara ainda este ano. “Minha impressão é de que essa matéria não entrará na pauta, pois precisa ser transformada em um projeto de lei. Após isso, terá um relator e seguirá para as comissões da Casa, começando pela Comissão de Constituição e Justiça e pela Comissão de Portos. Estou tranquilo em relação a essa pauta”.

O ministro também ressaltou que, neste momento, as prioridades dos parlamentares são as eleições municipais e a escolha de um novo presidente da Câmara dos Deputados. “Temos apenas novembro e dezembro pela frente, com cerca de 30 dias úteis no Parlamento. A morosidade da Câmara e do Senado, além da eleição para o presidente, são evidentes”, acrescentou.

As declarações vazadas de Sílvio Costa Filho não foram muito bem recebidas pela Ceportos, que esperava um olhar mais simpático do Governo para o trabalho de revisão do arcabouço legal realizado pelo colegiado.

Há a expectativa de que o ministro se reúna na próxima semana com representantes do setor portuário e dirigentes sindicais para discutir o texto elaborado pelo relator da Ceportos, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho Celso Peel. Também especula-se o anúncio de um Grupo de Trabalho para analisar o anteprojeto aprovado.

Interlocutores do Ministério de Portos e Aeroportos informaram que serão designados representantes dos setores interessados para dialogar com o Poder Executivo e o Congresso Nacional sobre o impasse do texto. O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, deverá auxiliar nas conversas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/10/2024

NACIONAL - “ERA FUNDAMENTAL UM MAIOR DEBATE”, AFIRMA COSTA FILHO

Em entrevista exclusiva ao BE News, ministro comenta conversa com representantes dos trabalhadores e críticas ao trabalho da Ceportos

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@redebnews.com.br



Ministro revelou que já teve conversa com lideranças dos trabalhadores portuários a respeito de mudanças na Lei dos Portos (Foto: Eduardo Oliveira/MPor)

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, confirmou – em entrevista exclusiva ao BE News – a conversa com representantes de sindicatos dos trabalhadores portuários, ocorrida na tarde dessa quarta-feira, dia 23, e vazada logo em seguida. E também explicou as críticas que fez à atuação da comissão de juristas responsável pelo anteprojeto de modernização do marco regulatório do setor.

“Houve um equívoco (por parte da comissão) em não construir um texto sobre um tema tão relevante para o Brasil, sem ouvir a classe trabalhadora do País. O próprio Governo (Ministério de Portos e Aeroportos) também não foi ouvido. Mas esse é um relatório prévio, que será debatido no Congresso. Esperamos que esse amplo debate seja feito no Congresso Nacional ao lado de

deputados e senadores e com toda a sociedade brasileira”, afirmou Costa Filho, que falou com o BE News direto da Espanha, onde participa de uma missão oficial do Governo.

O ministro declarou que “não entendeu” o motivo de a comissão de juristas não ter convidado representantes do Ministério para debater temas tratados pela pasta, especialmente as regulações das operações e do trabalho portuário. “Era uma questão natural ouvir todos”, destacou.

Sobre as críticas de empresários do setor a seus comentários sobre a atuação da comissão de juristas, Sílvio Costa Filho respondeu que “todos sabem do trabalho que estamos fazendo, dialogando com o setor produtivo brasileiro. Temos trabalhado muito para avançar no diálogo com o setor produtivo brasileiro. Não temos preconceito com quem produz no Brasil. Mas, diante de um tema sensível como esse, era fundamental um maior debate”.

A comissão de juristas criada pelo presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), para rever o marco regulatório do setor portuário e propor alterações para modernizá-lo, realizou audiências públicas em várias regiões do País. E nelas, houve a participação de representantes dos trabalhadores, que puderam apresentar sua avaliação a respeito da necessidade de mudanças na legislação. Além disso, a comissão conta com participantes ligados ao setor sindical, como o presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias (Fenccovib), Mário Teixeira, que é membro consultor, e o advogado Eraldo Franzese, membro efetivo.

Integrantes do Governo também participaram dos trabalhos da comissão. É o caso do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, que é membro-efetivo.

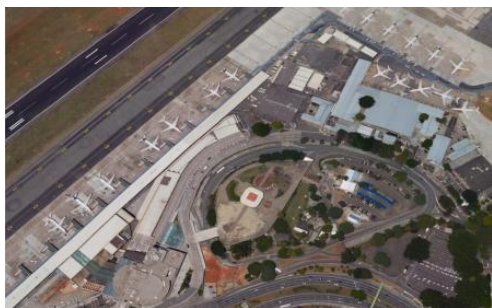
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/10/2024

REGIÃO SUDESTE - CONGONHAS RECEBE APOORTE DE R\$ 2 BI PARA OBRAS DE EXPANSÃO

Plano de investimento do segundo maior aeroporto brasileiro foi concluído nesta quarta-feira na Espanha pelo ministro Sílvio Costa Filho e representante global da Aena

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Com conclusão prevista para 2028, o novo Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, terá sua área de embarque e desembarque ampliada, chegando a 105 mil metros quadrados

Declaração foi feita pelo ministro após reunião realizada com o titular da pasta e o presidente global da empresa, Maurici Lucena, em Madrid, na Espanha, onde Sílvio realiza uma série de encontros bilaterais com objetivo de atrair parceiros estrangeiros para projetos brasileiros na área de infraestrutura. Fotos: MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, anunciou, nesta quarta-feira (23), que a assinatura da ordem de serviço para investimento de R\$ 2 bilhões no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, será realizada no mês de dezembro. O aporte será feito pela Aena Brasil, concessionária responsável pela gestão do segundo maior aeroporto do país em termos de movimentação de passageiros.

A declaração foi feita após reunião realizada com o titular da pasta e o presidente global da empresa, Maurici Lucena, em Madrid, na Espanha, onde o ministro realiza uma série de encontros bilaterais com objetivo de atrair parceiros estrangeiros para projetos brasileiros na área de infraestrutura.



Para o ministro, a retomada em investimentos em aeroportos, portos e hidrovias por empresas internacionais mostra a atratividade do nosso mercado e o potencial de desenvolvimento desses setores. “Atualmente, o mundo tem quase 3 trilhões de dólares à procura de investimentos em projetos de infraestrutura e demais empreendimentos logísticos. Nós estamos preparados para receber todo esse aporte para fazer o país crescer, e é por isso que a gente tem trabalhado muito”, destacou.

Sobre os aportes que serão realizados no aeroporto de Congonhas, Costa Filho ressaltou que, além do estado, os usuários do setor aéreo serão os principais beneficiados. “Esses investimentos serão fundamentais para melhorar a infraestrutura do aeroporto, levando mais conforto e bem estar aos passageiros que utilizam o aeroporto de Congonhas. A aplicação de recurso privado contribuirá para o fortalecimento da aviação civil brasileira, em especial para o Estado de São Paulo, por onde passam quase 80 milhões de viajantes por ano, o que corresponde a 70% do fluxo de pessoas”, indicou.

Maior operadora aeroportuária do mundo em números de passageiros transportados, a Aena é responsável pela gestão de 46 aeroportos e dois heliportos na Espanha. A empresa também administra o aeroporto de Londres-Luton, na Inglaterra, e atua em 12 terminais em todo o México, além da Jamaica, com 2 ativos. No Brasil desde 2020, a concessionária administra 17 aeroportos, que são responsáveis por cerca de 20% do tráfego aéreo nacional. Com exceção do Sul, a empresa opera terminais aeroportuários em todas as regiões do país, com destaque para o aeroporto de Congonhas, segundo maior do Brasil.

Melhorias

O plano de investimentos da Aena para um dos principais terminais aeroportuários do país conta com obras complexas e necessárias para comportar o aumento de turistas projetado. A expectativa é que, nos próximos anos, o terminal receba um terço a mais de viajantes do que tem recebido hoje, passando de 22 milhões, de acordo com dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) no ano passado, para 29,5 milhões.

Com conclusão prevista para 2028, o novo aeroporto de Congonhas terá sua área de embarque e desembarque ampliada, chegando a 105 mil m². O local também terá um novo salão de check-in com 72 posições amplas e acessíveis, podendo chegar a 108, e novo píer com 36 metros de largura e 330 metros de comprimento. As pontes de embarques também serão ampliadas, passando de 12 para 19, garantido que, ao menos, 70% das operações de embarque sejam realizadas diretamente até a aeronave. Além disso, haverá 10 portões de embarque remoto e 13 leitores automáticos de cartão de embarque.

Carteira de investimentos e oportunidade de expansão

Destravar projetos, modernizar os modais de transportes e investir no aperfeiçoamento da infraestrutura brasileira esses são alguns dos objetivos do ministro Silvano Costa Filho na missão que ele realiza nesta semana em Portugal e Espanha. Mais cedo, ele se reuniu com representantes das principais empresas na área de logística de transporte para apresentar a maior carteira de concessão em portos, aeroportos e hidrovias a ser executada pelo Governo Federal.

Durante o encontro, Costa Filho apresentou os principais projetos que serão concedidos à iniciativa privada. “Foi uma reunião muito produtiva com os agentes internacionais, onde tivemos a oportunidade de mostrar a nossa carteira de investimentos em infraestrutura. Apresentamos os quase 50 terminais que serão leiloados até 2026, das possíveis concessões no setor da aviação e dos empreendimentos de hidrovias, que, pela primeira vez, será realizado no país”, indicou.

Com empreendimentos de grande interesse estrangeiro, o país possui uma das maiores carteiras de investimentos no mundo, com quase R\$ 70 bilhões. Para o ministro, o retorno de investimento no mercado brasileiro é fruto de um intenso trabalho que vem sendo planejado e liderado pelo presidente Lula. “Nesse governo, os investidores internacionais passaram a olhar o Brasil como uma nova janela de oportunidade. Nós voltamos a ser destaque no mundo e o local onde as empresas querem aplicar seus recursos”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/10/2024

NACIONAL - EM LONDRES, BRASIL APRESENTA PROJETOS DE INFRAESTRUTURA A FUNDOS ESTRANGEIROS

Após reuniões em Madri, ministro Renan Filho destaca atratividade dos leilões de concessões rodoviárias do Brasil

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Nesta quinta-feira, Renan Filho se reúne com cerca de 40 representantes de bancos e gestores de fundos estrangeiros para apresentar oportunidades no setor de transportes (Foto: Marcio Ferreira/MT)

O ministro dos Transportes, Renan Filho, dá continuidade à missão internacional na Europa com a chegada na quarta-feira (23) a Londres, no Reino Unido, após dois dias de reuniões com empresas privadas e fundos de investimento em Madri, Espanha. O objetivo é atrair investimentos para os projetos de infraestrutura do Brasil, e a agenda segue movimentada. Nesta quinta-feira (24), ele se reúne com cerca de 40 representantes de bancos e gestores de fundos estrangeiros para apresentar oportunidades no setor de transportes brasileiro.

“A competição pelo investimento internacional é global. Nós temos taxas internas de retorno que são competitivas com todos os grandes projetos do mundo. Nós temos projetos sustentáveis do ponto de vista ambiental. O Brasil já é um grande destino de investimento do planeta e pode ser muito mais”, afirmou Renan Filho, reforçando a atratividade dos projetos brasileiros.

Ainda em Madri, o ministro iniciou a quarta-feira com uma apresentação à empresa espanhola Sacyr, destacando o calendário de leilões de concessões rodoviárias. A multinacional, presente em mais de 20 países, tem forte atuação em projetos de infraestrutura em diversos continentes, incluindo a América Latina e Europa. Renan Filho detalhou os próximos passos do Governo.

“No próximo dia 31, estaremos no sexto leilão do governo do presidente Lula neste ano e ainda faremos outros cinco até o final de 2024. Nós desejamos fazer 35 leilões até o final do governo, além de otimizar 14 contratos, que voltarão a performar, porque eles têm problemas do passado que estão sendo resolvidos. Assim, teremos 49 contratos performando, contra seis contratos que foram feitos no governo anterior”, declarou.

O Ministério dos Transportes informa que, desde o início da gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), já arrecadou R\$ 74,2 bilhões com 11 leilões de concessões rodoviárias. O exemplo mais recente de sucesso foi a concessão da BR-040/GO/MG, vencida pelo grupo francês Vinci Highways SAS, que estreou no setor rodoviário brasileiro com esse contrato. “Esse foi o primeiro leilão desde 2007 vencido por uma empresa estrangeira sem intermédio de companhias brasileiras. Isso mostra que nosso trabalho de promoção internacional, a segurança jurídica e a qualidade dos contratos estão atraindo cada vez mais investidores diretos de fora”, destacou o ministro.

Outro ponto alto da agenda em Madri foi a participação de Renan Filho no Ibero-América GRI Infra & Energy, evento que reuniu grandes líderes globais dos setores de transporte e energia. O encontro discutiu os desafios no desenvolvimento e financiamento de projetos que podem acelerar o crescimento da economia brasileira. O ministro destacou a relevância do Brasil na segurança alimentar global, o que facilita o acesso a fundos soberanos de países como Singapura e Arábia Saudita, grandes parceiros comerciais do agronegócio brasileiro.

“Além disso, também mantemos uma parceria muito firme com o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), que participa da financiabilidade dos nossos projetos e facilita a execução da nossa carteira”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/10/2024

PORTO DE SANTOS - TARCÍSIO AUTORIZA PPP PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

PL aprovado na Alesp permite a contratação de parceria público-privada da obra do túnel que liga as duas margens do Porto de Santos

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



Trajetos entre Santos e Guarujá são feitos por balsas; construção do túnel vai facilitar a mobilidade entre os municípios (Foto: Governo de SP)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), sancionou o Projeto de Lei (nº 655/2024) que autoriza a contratação da parceria público-privada (PPP) para a construção e operação do túnel Santos-Guarujá, que vai conectar as duas margens do Porto de Santos (SP).

O Projeto de Lei foi aprovado pelo plenário da Assembleia Legislativa (Alesp) no dia 9 de outubro.

“Esta obra vai alavancar a economia da região e fará a diferença da vida da população, que vai chegar mais cedo em casa. Estamos atendendo a uma reivindicação antiga não só dos moradores da Baixada Santista, mas de todos que visitam nosso litoral”, comentou Tarcísio.

O projeto do túnel no litoral de São Paulo foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI) e integra o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal.

A obra está orçada em cerca de R\$ 6 bilhões, que serão custeados pelo Governo Estadual, pelo Governo Federal, através da Autoridade Portuária de Santos, e por uma terceira frente que é o futuro concessionário vencedor do leilão. Da quantia total, 86% serão provenientes de aporte público dividido igualmente entre estado e União.

Próximos passos

Segundo divulgou o Governo do estado, no próximo dia 28 de outubro, a proposta de novo traçado para o empreendimento será apresentada aos moradores do bairro Macuco, em Santos, por equipes da Secretaria de Parceria em Investimentos (SPI).

A documentação atualizada do projeto ainda precisa da aprovação do EIA-RIMA (Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental) para a licença ambiental. O próximo passo será de reunir toda a documentação atualizada para encaminhar ao Tribunal de Contas da União (TCU), no mês de dezembro.

Conforme o cronograma apresentado por União e estado, a previsão é que o edital da PPP do Túnel Santos-Guarujá seja publicado no segundo trimestre de 2025, com o leilão a ser realizado no segundo semestre do ano que vem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/10/2024

PORTO DE SANTOS - APS CONHECE INICIATIVA DE COMUNIDADE DA MARGEM ESQUERDA DO PORTO

Presidente Anderson Pomini visitou o projeto Eco-Comunidade, que recebe o patrocínio da companhia

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



Pomini visitou o ponto de coleta de troca de resíduos do projeto Eco-Comunidade, em Guarujá (Foto: Cássio Lyra/BE News)

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, visitou a região do Sítio Conceiçãozinha, um dos mais antigos bairros de Guarujá (SP), próximo de onde estão instalados terminais portuários da margem esquerda. Pomini, acompanhado de membros da diretoria, conheceram um dos projetos socioambientais que ocorre na comunidade, que ajuda as famílias a terem acesso a produtos de higiene pessoal e cestas

básicas.

O bairro Sítio Conceiçãozinha fica localizado junto ao canal de navegação do Porto de Santos, na margem esquerda, e abriga cerca de 15 mil moradores. A ocupação remonta ao final da década de 1890.

Pomini e a diretoria da APS visitou presencialmente o projeto Eco-Comunidade, promovido pelo Centro Comunitário do Conceiçãozinha. Desde o início do ano, a companhia que administra o Porto de Santos está patrocinando a iniciativa a fim de profissionalizar e incentivar o projeto.

A iniciativa consiste nos moradores da região juntarem resíduos recicláveis e trocados em um ponto de troca. A partir de um cadastro, cada pessoa pode trocar os recicláveis por itens de primeira necessidade, como produtos de higiene e cestas básicas.

Criado em 2021 e formado por mulheres, mais de 50 toneladas de lixo foram destinados às cooperativas para o descarte correto, enquanto que mais de 100 toneladas de alimentos foram destinados às famílias da comunidade.

Segundo Pomini, a participação na APS no projeto integra a relação Porto-Cidade, com propósito de estreitar ainda mais os bairros localizados à margem esquerda.

“Tem este importante plano na área ambiental onde o porto colabora com 50 mil reais para o desenvolvimento do tema. Incentiva que os moradores não descartem lixo de qualquer forma e façam a entrega em local adequado. Esse tipo de ação deve ser incentivada ainda mais. Nossa ideia é ampliar o convênio e envolver todos os operadores da margem esquerda para que se conscientizem”, declarou.

Segundo a organização do projeto, o patrocínio da APS tem o viés de estruturar ainda mais o programa, entre atualização de cadastros, dar melhor estrutura ao ponto de coleta, além de dar oportunidade de empregar colaboradores e colaboradoras.

“Desde 2021 a iniciativa acontece de forma voluntária por mulheres da comunidade e agora temos esse patrocínio que nos ajudou muito. Hoje contamos com um escritório destinado para o projeto, além de poder empregar pessoas e dar um salário digno para que essas pessoas possam ser valorizadas”, comentou Priscilla Pereira, gestora ambiental e co-coordenadora do Projeto Eco-Comunidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/10/2024

REGIÃO SUDESTE - SP REALIZA IMPLOÇÃO PARCIAL DE PONTE PARA AMPLIAR HIDROVIA

Estrutura original de concreto será substituída por peça metálica, o que aumentará o vão para as embarcações de 39 para 110 metros, facilitando a navegação

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Estrutura original de concreto será substituída por peça metálica, o que aumentará o vão para as embarcações de 39 para 110 metros, facilitando a navegação. Foto: Governo de SP/Divulgação

O Governo do Estado de São Paulo realizou, nesta quarta-feira (23), a implosão parcial da ponte Prefeito Alidino Valter Bonini, que cruza o Rio Tietê, em Barbosa, na região de Araçatuba. A estrutura de concreto está localizada na altura do km 262 da

Rodovia Assis Chateaubriand (SP-425) e será substituída por uma ponte metálica, o que ampliará o vão de navegação de 39 para 110 metros.

Com investimento de R\$ 21,8 milhões do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), vinculado à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), o projeto inclui a construção, no local, à margem da rodovia, de uma grande estrutura metálica que permitirá eliminar dois pilares hoje existentes sob a ponte. A medida vai facilitar o transporte de carga da Hidrovia Tietê-Paraná, que passa embaixo da pista.

“Com a obra de ampliação do vão da ponte da rodovia SP-425 sobre a Hidrovia Tietê-Paraná, o transporte aquaviário em São Paulo ganha em eficiência e segurança, ao eliminar restrições físicas na linha de navegação e reduzir o tempo de desmembramento dos comboios de barcas para passagem sob a mesma”, comenta o subsecretário de Logística e Transportes da Semil, Denis Gerage Amorim.

A ampliação do vão de navegação da Hidrovia Tietê-Paraná trará maior segurança para as barcas de cargas, que hoje tem como principais itens os produtos agrícolas. “Essa nova ponte metálica foi montada à margem do rio e será instalada em uma estrutura de concreto, construída ao lado da ponte. Posteriormente, será colocada sobre os pilares de sustentação”, completa o subsecretário.

O trecho da Rodovia Assis Chateaubriand (SP-425) foi interditado, dia 7 de outubro, para execução das obras de ampliação do vão de navegação da ponte sobre o Rio Tietê, na altura do km 262. O DER sinalizou os pontos estratégicos, indicando as opções de desvio para quem circula pela região. O bloqueio tem previsão de durar 60 dias.

“O DER está trabalhando para antecipar a liberação da ponte Prefeito Alidino Bonini, pois sabemos da sua utilidade e relevância para a população local. Esta obra terá um efeito positivo no transporte de cargas pela hidrovia, retirando veículos pesados das rodovias e contribuindo para aumentar a segurança e reduzir acidentes”, disse Sergio Codelo, superintendente do DER.

A operação de implosão foi acompanhada pelo diretor de Operações do DER, Raphael do Amaral Campos Junior. Envolveu procedimentos de segurança, que antecederam a implosão. Houve a verificação do circuito de detonação, além da instalação de sismógrafos (aparelhos que registram as vibrações e ruídos no solo). Foi realizada ainda varredura nas extremidades da ponte, com o acionamento de sirenes para alertar a população local.

Ampliação da hidrovia

A Semil, por meio do Departamento Hidroviário (DH), iniciou, no primeiro semestre de 2023, as obras de ampliação da Hidrovia Tietê-Paraná, com destaque para o aumento da profundidade do canal de Nova Avanhandava, que tem como objetivo estimular o transporte aquaviário, desenvolvendo a logística no Estado de São Paulo. O investimento do Governo do Estado de São Paulo ultrapassa R\$ 300 milhões e o projeto visa melhorar a navegabilidade durante os períodos de estiagem, reduzindo o risco de interrupção da navegação devido à diminuição do nível de água do reservatório.

A obra consiste no aprofundamento do canal em até 3,5 metros ao longo de 16 quilômetros, que permitirá a passagem de embarcações de grande porte nos períodos em que o nível da água menor



reduz também o calado permitido. O método escolhido é o de derrocamento especial, com o uso de explosivo encartuchado, com o qual serão retirados 552 mil m³ de material rochoso. A conclusão está prevista para o primeiro semestre de 2026.

A ampliação da profundidade do canal de Nova Avanhandava abrange também os municípios de Araçatuba, Birigui, Brejo Alegre e Santo Antônio do Aracanguá.

Em 2023, a hidrovia movimentou aproximadamente 2,5 milhões de toneladas de diversas cargas. Após a conclusão da ampliação da profundidade do leito do Rio Tietê entre os reservatórios Ilha Solteira e Três Irmãos, espera-se que esse volume aumente significativamente, podendo chegar a 7 milhões de toneladas, quase três vezes mais do que a capacidade atual.

A partir de 1º de novembro, terá início o período de defeso e reprodução, que segue até 28 de fevereiro de 2025. Durante quatro meses, serão suspensas as detonações subaquáticas nas obras de ampliação da profundidade do canal de Nova Avanhandava, preservando os peixes e a fauna local.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/10/2024

REGIÃO SUDESTE - AUDITORES-FISCAIS NÃO VÃO REALIZAR DESEMBARÇAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Sindicato da categoria confirmou que não haverá atendimento nos dias 29 e 30 de outubro
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Sindicato dos Auditores Fiscais da Receita Federal de Santos (Sindifisco) comunicou, nesta semana, que a categoria não vai realizar atendimento ao público em nenhum setor da Alfândega do Porto de Santos, o maior complexo portuário do país. A medida foi realizada nesta quarta-feira (23) e também nos dias 29 e 30 de outubro.

Além disso, o Sindicato informou que não haverá desembarço de cargas, tanto na importação como na exportação, incluindo o despacho decisório.

A decisão tomada pela categoria ocorreu após Assembleia Nacional, realizada no dia 15 de outubro, é uma resposta à falta de avanços nas negociações entre a categoria e o Governo Federal sobre o reajuste salarial, após a quebra de um acordo assinado em abril deste ano. O acordo previa a criação de uma mesa de negociação para discutir a reposição salarial com base na inflação. Entretanto, em 4 de julho, o Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos (MGI) informou ao Sindifisco Nacional que a mesa de negociação não seria mais instalada.

De acordo com o Sindifisco-Santos, nos três dias em questão haverá somente a liberação de cargas perecíveis, vivas, perigosas, medicamentos e alimentos de consumo de bordo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/10/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU REALIZA 1º OPERAÇÃO DE EXPORTAÇÃO DE CAFÉ

Foram embarcados 15.520 toneladas do produto no Terminal Multicargas (T-Mult)
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto do Açú, terminal privado localizado em São João da Barra, no Rio de Janeiro, realizou neste mês de outubro, a primeira operação de exportação de café em big bags. A operação ocorreu no Terminal Multicargas (T-Mult).

Ao todo, 15.520 toneladas de café das variedades arábica e conilon, provenientes de produtores do Sul e Leste de Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia, foram embarcadas para Hamburgo, na Alemanha. Segundo o Porto do Açu, a operação foi realizada pelo operador logístico C. Steinweg Group.



Café, proveniente dos estados Minas Gerais, Bahia e Espírito Santo, foram exportados para Hamburgo, na Alemanha (Foto:

Divulgação/Porto do Açu)

“O Açu tem condições de oferecer soluções customizadas e eficientes para apoiar o forte crescimento do agronegócio e da indústria brasileira. Temos uma infraestrutura de classe mundial para viabilizar o escoamento dos diversos tipos de cargas vindos do estado e queremos contribuir para reduzir custos e ampliar a competitividade dos produtos nacionais”, disse João Braz, diretor Comercial e de Terminais do Porto do Açu.

Em 2023, o T-Mult movimentou 2,1 milhões de toneladas, um aumento de 33% em relação ao ano anterior. Operando 24 horas por dia e sem filas de espera, o terminal aposta em contratos flexíveis e soluções adaptadas para diferentes tipos de carga.

Até o final de 2024, o T-Mult terá 500 metros de cais com calado de 13,1 metros e capacidade para operar dois navios simultaneamente. A capacidade de movimentação anual alcançará 2,7 milhões de toneladas, com potencial de duplicar para cinco milhões de toneladas nos próximos anos, com a expansão da área de armazenagem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/10/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DA UNIÃO ULTRAPASSA 89 MIL BARRIS POR DIA

Por Victoria Isabel - 24/10/2024 16:20



Em agosto, a produção de petróleo da União alcançou um novo recorde de 89 mil barris por dia (bpd). Esse total inclui 84,29 mil bpd provenientes de oito contratos de partilha de produção e 5,14 mil bpd dos Acordos de Individualização da Produção nas áreas não contratadas de Tupi e Atapu.

No mesmo período, a produção de gás natural da União também cresceu, atingindo 182 mil metros cúbicos por dia, um aumento de 3,8% em relação a julho. Os dados são do Boletim Mensal da Produção, divulgado pela Pré-Sal

Petróleo (PPSA), vinculada ao Ministério de Minas e Energia.

Segundo o Ministério de Minas e Energia, o aumento de 4% em comparação ao mês anterior na produção de petróleo foi impulsionado pelo retorno operacional da plataforma P-74, no campo de Búzios, após uma parada programada para manutenção. Com esse desempenho, a União se consolida como a sexta maior produtora de petróleo do Brasil, mantendo uma trajetória de crescimento que, de acordo com o boletim, deve se intensificar nos próximos meses.

No regime de partilha, a União tem direito a uma parcela da produção de petróleo e gás natural de todos os campos licitados. Atualmente existem 24 contratos assinados em regime de partilha e oito deles estão produzindo. Ou seja, a União tem direito a uma parcela da produção de cada um destes campos.

A PPSA é a empresa que faz a gestão destes contratos e também é a empresa que comercializa estas parcelas.

Partilha de produção

A produção total dos contratos em regime de partilha permanece estável em 1 milhão de barris de petróleo por dia. São oito contratos em produção e o campo de Búzios segue como o maior produtor, com cerca de 447 mil bpd, seguido de Mero (317 mil bpd) e Sépia (97 mil bpd).

Ainda em agosto, a produção de gás natural disponível para exportação em regime de partilha foi de 3,97 milhões de m³ por dia. Búzios foi o maior exportador com 3,42 milhões de m³ por dia, respondendo por 84% do total da produção. Deste total, a União teve direito a uma produção de 118 mil m³ por dia.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 24/10/2024

SISTEMA COMÉRCIO BA RECEBE VISITA DE COMITIVA EMPRESARIAL DA CHINA

Por João Paulo - 24/10/2024 09:40 - Atualizado 24/10/2024



Nesta terça-feira (22/10) o presidente do Sistema Comércio BA, Kelsor Fernandes, ao lado de diretores da Fecomércio BA e executivos, recebeu uma comitiva de Zhuhai (China), que veio a Bahia para o lançamento da Plataforma Integrada de Serviços Econômicos e Comerciais Sino-Latino-Americana, realizado na mesma data, na sede da Fieb.

O grupo, liderado por Zhu Chuangxin, esteve acompanhado pelo vice-presidente da Fieb, Claudio Murilo Xavier. A nova Plataforma busca oportunidades para o intercâmbio econômico e comercial, bem como a cooperação nas relações sino-latinoamericanas. Na reunião na Casa do Comércio, seguida de almoço no Restaurante Escola Senac Casa do Comércio, foram discutidas oportunidades bilaterais de negócios no comércio entre o Estado e o país chinês, notadamente com a província de Zhuhai.

Também participaram da reunião o 2º vice-presidente da Fecomércio BA, Geraldo Cordeiro, o diretor secretário da Federação, Raimundo Valeriano, o superintendente executivo da Fecomércio BA, Nelson Daiha Filho, o diretor regional do Sesc BA, Marconi Sousa, e a diretora regional do Senac BA, Ana Rita Andrade.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 24/10/2024

GASOLINA DA PETROBRAS ESTÁ COM PREÇO ABAIXO DA MÉDIA INTERNACIONAL, REVELA ABICOM

Por Bruna Carvalho - 24/10/2024 08:57

A gasolina vendida pela Petrobras no Brasil está sendo comercializada com um preço 5% inferior ao praticado no mercado internacional, segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom). Essa diferença pode resultar em futuros reajustes no preço do combustível.

Com o valor atual abaixo do praticado no Golfo do México, estima-se que o preço da gasolina possa ser ajustado em até R\$ 0,14 por litro para se alinhar ao mercado externo. O último aumento ocorreu em julho de 2024, quando a estatal elevou o preço em R\$ 0,20 por litro.

Em contrapartida, o diesel, que teve uma redução de R\$ 0,30 no fim de 2023, está congelado desde então. Atualmente, o valor do diesel vendido pela Petrobras está 1% abaixo da média internacional, o que pode acarretar um aumento de R\$ 0,04 por litro.

A Refinaria de Mataripe, operada pela Acelen e responsável por 14% do refino no país, recentemente aumentou o preço do diesel em R\$ 0,03, mas manteve o preço da gasolina, que está com uma defasagem de 7%, o que abre margem para um reajuste de até R\$ 0,19 por litro.

A Abicom alertou que as importações de gasolina estão suspensas em várias regiões do Brasil há 20 dias devido à diferença de preços, com a interrupção do diesel acontecendo um dia atrás, mostrando os desafios enfrentados pelos importadores para competir com os preços internos.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 24/10/2024



EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA

PETROBRAS VAI INVESTIR R\$ 60 MILHÕES PARA MEDIÇÃO DE VENTOS NO MAR

Boias Bravo medem velocidade e direção do vento, para avaliar viabilidade de eólicas offshore

Por Daniel Cardozo



Boia Bravo (Foto: Matheus Filipe/Senai)

BRASÍLIA – A Petrobras anunciou nesta quinta-feira (24/10) que investirá R\$ 60 milhões para medições de ventos no mar. Serão lançadas cinco novas boias Bravo (Boia Remota de Avaliação de Ventos Offshore), para avaliação de recursos eólicos offshore.

A primeira boia do novo grupo começará a operar em dezembro deste ano e as demais serão lançadas

até o fim de 2025.

A tecnologia foi desenvolvida no programa de pesquisa e desenvolvimento do Centro de Pesquisas, Desenvolvimento e Inovação da Petrobras (Cenpes) em parceria com o Instituto Senai de Inovação em Energias Renováveis (ISI-ER) e o Instituto Senai de Inovação em Sistemas Embarcados (ISI-SE).

A boia pioneira custou R\$ 11,3 milhões e completou recentemente um ano de operações no mar de Areia Branca, litoral do Rio Grande do Norte.

“Essa fase do projeto é necessária para validação da tecnologia e resultará na maior campanha de mapeamento eólico offshore no Brasil, fundamental para a avaliação da viabilidade técnica de futuras instalações de energia eólica offshore”, afirmou em nota o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras, Maurício Tolmasquim.

As boias são flutuantes de Lidar (Light Detection and Ranging), desenvolvidas pela primeira vez com tecnologia nacional.

Trata-se de um sensor óptico que utiliza feixes de laser para medir a velocidade e direção do vento, gerando dados compatíveis com o ambiente de operação das turbinas eólicas.

As boias Bravo também são capazes de captar variáveis meteorológicas, como pressão atmosférica, temperatura do ar e umidade relativa, além de variáveis oceanográficas, como ondas e correntes marítimas.

Em junho deste ano, a Petrobras assinou um protocolo de intenções com o governo do Rio de Janeiro para realizar estudos de viabilidade de um projeto piloto de energia eólica offshore.

O projeto tem como meta avaliar diversos aspectos da geração eólica offshore, de modo a identificar gargalos e desafios técnicos, considerando as particularidades da região.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 24/10/2024

A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E O PAPEL DA INDÚSTRIA DE PETRÓLEO E GÁS

Apesar dos compromissos globais para a redução de GEE e dos incentivos econômicos para a economia de baixo carbono, a indústria de petróleo e gás continuará resistente a essas pressões, por conta da sua rentabilidade e importância política, diz Tércio Pinho Filho.

Por Opinião

Plataforma offshore Dudgeon da Statoil para exploração de petróleo e gás associada à eólica offshore (Foto: Jan Arne Wold Woldcam/Equinor)



Senado Federal deve iniciar discussão sobre marco das eólicas offshore. Na imagem: Plataforma offshore Dudgeon da Statoil para exploração de petróleo e gás associada à eólica offshore (Foto: Jan Arne Wold Woldcam/Equinor)

A transição energética depende de volumosos investimentos para desenvolver uma nova infraestrutura capaz de reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e compensar a substituição de fontes não renováveis na matriz energética global.

Espera-se na próxima década um crescimento vertiginoso de novos projetos em diversas áreas, como sistemas de captura e armazenamento de carbono (CCS), hidrogênio verde, parques eólicos onshore e offshore, usinas solares, hidrelétricas, entre outras soluções.

“Como os governos não podem arcar sozinhos com os investimentos necessários para esses projetos, a participação do setor privado é essencial, especialmente das chamadas empresas incumbentes, que são originárias de outras indústrias, como a de petróleo e gás.”

Após 2015, com a queda no preço do petróleo e a ratificação do Acordo de Paris, a expectativa era que as empresas incumbentes da indústria de petróleo e gás fossem liderar a transição para projetos de energias renováveis, por conta de sua capacidade de mobilizar recursos financeiros e tecnológicos para projetos complexos.

Esse processo tem sido mais moroso do que o imaginado. A demanda global e doméstica por petróleo e gás até 2050 continuará atraindo a atenção das empresas, dada a rentabilidade desses projetos em comparação com outros segmentos. No Brasil, o próprio governo emite sinais contraditórios em relação à promoção de uma transição completa, devido aos empregos e arrecadação gerados pela indústria de petróleo e gás.



Além disso, a menos que um plano agressivo seja implementado para reduzir o consumo anual de 150 bilhões de toneladas de combustíveis fósseis, não faz sentido incentivar a redução da produção no país apenas para transformá-lo em um importador de energia. Outro ponto importante seria a perda de receita, que segundo estimativas da EPE poderia atingir R\$ 4 trilhões entre 2031 e 2050.

No entanto, a demanda não é o único desafio para a indústria de petróleo e gás no Brasil. Em uma pesquisa com 36 das principais empresas da cadeia produtiva, observei que muitas multinacionais já possuem portfólios diversificados com projetos voltados à transição energética, embora grande parte dessas iniciativas seja desenvolvida no exterior.

Isso ocorre porque o Brasil ainda possui um arcabouço regulatório incipiente, e os principais motores de projetos verdes inovadores, como liderança tecnológica e demanda de clientes, estão localizados fora do país. Aliado à lucratividade dos contratos de megaprojetos offshore no Brasil, esses fatores fazem com que as empresas incumbentes concentrem mais esforços na descarbonização das suas atividades de exploração e produção (E&P) do que na transição para outras fontes de energia.

Exemplos de medidas adotadas recentemente incluem sistemas de flare fechados, geração de energia em ciclo combinado, plataformas totalmente elétricas, soluções digitais e outras tecnologias novas como o Hisep.

A incumbência é importante sob o ponto de vista de inovação incremental e competitividade. Empresas incumbentes, devido à sua posição estabelecida, também são mais hábeis em influenciar políticas públicas. Essas características podem limitar sua disposição para promover ou adotar mudanças disruptivas.

Por esse motivo, a literatura sobre transição energética é muitas vezes crítica ao papel de incumbentes, visto que elas tendem a sustentar o status quo. Uma questão importante é que empresas incumbentes do setor de energia geralmente focam em “esverdear” (do inglês greening) seus negócios existentes na área de combustíveis fósseis, enquanto politicamente desviam a discussão para assuntos como segurança e justiça energética, em vez de promoverem uma mudança efetiva.

“Se mudanças efetivas são de fato planejadas pelo governo brasileiro, ele precisará intervir de forma mais assertiva para interromper o status quo. A redução dos incentivos a projetos de petróleo e gás seria apenas um primeiro passo, embora longe de ser o mais importante.”

Políticas públicas mais agressivas são necessárias para reduzir a dependência de combustíveis fósseis e aumentar a competitividade dos projetos de energias renováveis.

Em um artigo para a Oxford Review of Economic Policy, o economista Dani Rodrik analisou as políticas industriais verdes de países como Estados Unidos, Alemanha, China e Índia. Classifico os incentivos oferecidos por esses países em seis categorias: tributários, financeiros, comerciais, tecnológicos, laborais e regulatórios.

Na esfera tributária, os incentivos incluem créditos de imposto de renda, depreciação acelerada, isenções fiscais na compra de maquinário e aumento de impostos sobre produtos mais poluentes. Incentivos financeiros envolvem garantias de empréstimos, juros baixos, títulos para conservação de energia, cap-and-trade e seguros contra riscos.

Também há incentivos comerciais, relacionados a compromissos de compra, como políticas de compras governamentais, cotas de combustível, tarifas feed-in e prêmios de mercado. No campo tecnológico, os incentivos incluem subvenções para pesquisa e desenvolvimento (P&D) e financiamento direto. Incentivos laborais são subsídios de treinamento voltados aos trabalhadores da economia verde.

Em termos regulatórios, os governos facilitam projetos com certificados sobre sustentabilidade do produto, normas, especificações técnicas e agilidade no processo de licenciamento e concessão de permissões.

Todos esses incentivos devem estar alinhados em favor de projetos de energias renováveis, para encorajar a participação do setor privado no desenvolvimento de uma infraestrutura mais sustentável.

Apesar dos compromissos globais para a redução de GEE e dos incentivos econômicos para a economia de baixo carbono, a indústria de petróleo e gás continuará resistente a essas pressões, por conta da sua rentabilidade e importância política.

Cabe ao governo parar de emitir sinais contraditórios, como os planos estratégicos da Petrobras ou o Repetro, e desenvolver um pacote de incentivos tributários, financeiros, comerciais, laborais, tecnológicos e regulatórios para trazer as empresas incumbentes de petróleo e gás de forma definitiva para a transição energética no país.

Tércio Pinho Filho possui doutorado pela Universidade de Oslo – Centre for Technology, Innovation and Culture (TIK-UiO), com foco em inovação em contratos de projetos de petróleo e gás na Noruega. Atualmente, é pós-doutorando em dois programas: um na FGV-EBAPE, no Brasil, e outro no PMJ College, no Reino Unido.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 24/10/2024

GOVERNO SELECIONA PROJETOS DA ACELEN, VALE, FORTESCUE, ATLAS AGRO E METEORIC PARA CAPTAR INVESTIMENTOS INTERNACIONAIS

Plataforma de Investimentos em Transformação Climática e Ecológica do Brasil pretende mobilizar US\$ 10,8 bilhões em capital estrangeiro

Por Gabriel Chiappini

RIO — O governo brasileiro anunciou a seleção de projetos da Acelen, Vale, Fortescue, Atlas Agro e Meteoric – focados em biocombustíveis, hidrogênio verde e minerais críticos – para integrar a recém-lançada Plataforma de Investimentos em Transformação Climática e Ecológica do Brasil (BIP).

A iniciativa, divulgada nesta quarta (23/10), durante a 4ª Reunião de Ministros de Finanças e Presidentes de Bancos Centrais do G20, em Washington, visa atrair investimentos internacionais para projetos de transição energética e descarbonização, alinhados às políticas governamentais.



Lançamento da Plataforma Brasil de Investimento Climático e para a Transformação Ecológica, em Washington, nos EUA (Foto: Felipe Werneck/MMA)

Desenvolvida em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a Bloomberg Philanthropies e a Aliança Financeira de Glasgow para o Net Zero (Gfanz), a BIP pretende mobilizar US\$ 10,8 bilhões em capital estrangeiro.

Foco na transição energética

Um dos projetos é o da Acelen que pretende investir US\$ 3 bilhões em uma planta na Bahia, para produção de 1 bilhão de litros de diesel verde e combustível sustentável para aviação a partir da macaúba — planta nativa do Brasil. A iniciativa já havia sido incluída em 2023 no novo Programa de Aceleração de Crescimento (PAC).

“Fomos criados com o propósito de participar ativamente e acelerar a transição energética global, com um forte foco na integração do agronegócio”, disse Luiz de Mendonça, CEO da Acelen Renewables.



Já a mineradora Vale planeja o desenvolvimento de mega hubs no Brasil que utilizem hidrogênio verde na produção de hot briquetted iron (HBI), matéria-prima para fabricação de aço verde.

A companhia espera captar aproximadamente US\$ 2,5 bilhões para a construção desses polos industriais.

“Estamos capacitando nossos parceiros a tornar o hidrogênio verde uma solução viável. Isso garante uma demanda estável por hidrogênio verde, essencial para a produção de aço de baixo carbono”, disse Ludmila Nascimento, diretora de energia e descarbonização da mineradora.

Outro projeto de hidrogênio verde incluído na plataforma é o da Fortescue. A companhia planeja investir US\$ 3,5 bilhões em uma planta de hidrogênio verde no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Ceará.

“A BIP é crucial para avançar a indústria brasileira de hidrogênio verde”, disse Agustin Pichot, diretor de Crescimento da Fortescue.

A primeira planta de fertilizantes verdes a partir de hidrogênio verde em escala industrial no Brasil, da Atlas Agro, também foi escolhida pelo governo para integrar a iniciativa.

A companhia está investindo US\$ 1,15 bilhão no projeto, que pretende diminuir a dependência de fertilizantes nitrogenados importados e descarbonizar a agricultura.

“Estamos empolgados e honrados por fazer parte do BIP enquanto construímos uma produção de nitrogênio sustentável em grande escala no Brasil, atendendo aos agricultores locais”, afirmou Knut Karlsen, co-fundador da empresa.

A lista inclui ainda um empreendimento para extração de elementos de terras raras em Poços de Caldas (MG). A iniciativa é da Meteoric Resources, que prevê investimentos de US\$ 425 milhões. Terras raras são fundamentais para produção de turbinas eólicas, motores de veículos elétricos, entre outras tecnologias para a energia renovável.

“A Meteoric tem orgulho de fazer parte dessa iniciativa, enquanto buscamos desenvolver uma das maiores e mais sustentáveis instalações de terras-raras do mundo, o Projeto Caldeira, em Poços de Caldas”, disse Marcelo, diretor executivo da Meteoric Resources NL.

Restauração florestal

A Plataforma BIP espera conectar projetos brasileiros a uma vasta rede de investidores e instituições financeiras, com o objetivo de mobilizar capital público e privado.

Além dos projetos voltados para o setor energético, foram selecionados dois projetos de restauração florestal.

A iniciativa Corredores para a Vida, liderada pela Ambipar Environment e pelo IPÊ, que busca US\$ 95 milhões para restaurar um dos maiores corredores ecológicos do Brasil na Mata Atlântica, com o objetivo de reconectar áreas fragmentadas em até 6 mil hectares de terras degradadas até 2040.

E a Biomás que espera investir US\$ 150 milhões na restauração de 14 mil hectares de vegetação na Amazônia e na Mata Atlântica.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 24/10/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD DIZ QUE RISCOS DE CRISES GEOPOLÍTICAS TÊM AUMENTADO E DEMANDAM MAIS ATENÇÃO

Ministro disse ainda que governo estuda quais são as medidas necessárias para reforçar o arcabouço fiscal,

Por Thaís Barcellos — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em eventos do FMI e do Banco Mundial nos EUA — Foto: Diogo Zacarias/MF

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta quinta-feira que os riscos relativos a crises geopolíticas, como as guerras da Ucrânia e no Oriente Médio, têm aumentando e demandam maior atenção. Para ele, o mundo vive hoje os desdobramentos políticos do que chamou de crise do neoliberalismo, que eclodiu com a crise financeira de 2008.

— Os desdobramentos ainda estão acontecendo, não foram totalmente superados e podem ser aguçados com novos episódios de desestabilização. Brasil tem feito esforço bastante grande de buscar interlocução com vários atores para superar esses obstáculos — afirmou.

A declaração foi dada em entrevista à imprensa em que o ministro fez um balanço das entregas promovidas pela coordenação brasileira da Trilha de Finanças do G20.

Mais cedo, houve a quarta e última reunião de ministros de Finanças e presidentes de Bancos Centrais do G20, que ocorre em Washington, capital dos Estados Unidos.

Também participaram da entrevista o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, o diretor de Assuntos Internacionais, Paulo Picchetti, e a secretária de Assuntos Internacionais da Fazenda, embaixadora Tatiana Rosito.

Sobre as crises geopolíticas, Campos Neto concordou que têm ocorrido sequencialmente, mas avaliou que as repercussões no mercado têm sido menores.

--- Temos tido crises de forma sequencial, mas tem sido uma realidade que o mercado tem reagido melhor das crises do que antes. A gente imaginava que ia ter uma ruptura do comércio maior com a guerra na Ucrânia e que, com a questão do Oriente Médio, o preço do petróleo estaria mais alto.

Sobre o balanço da presidência do G20, Haddad disse que "não poderia ser melhor"

— Não tinha como ser melhor o G20 do que foi para o Brasil. Nossas teses foram todas negociadas e aprovadas e o nosso país sucessor traz consigo o compromisso de mantê-las dentro da agenda do grupo.

Segundo ele, o discurso inaugural da África do Sul, que vai assumir a presidência, mostra que as agendas brasileiras serão carregadas, com a adição de suas próprias marcas. Ele citou, por exemplo, a taxa de super-ricos.

Durante a entrevista, Haddad ainda disse que o governo estuda quais são as medidas necessárias para reforçar o arcabouço fiscal, para que seus parâmetros sejam críveis no médio e longo prazo.

— Eu acredito nesses parâmetros e se tivermos que fortalecê-los, esse é o caminho que vamos tomar.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/10/2024

PAÍSES DO G20 CONCORDAM EM FAZER POLÍTICAS DE COMBATE À CORRUPÇÃO ENVOLVENDO O SETOR PRIVADO

Proposta foi apresentada pelo Brasil e aprovada pelo grupo
Por *Eliane Oliveira — Brasília*



Encontro do G20 em Natal sobre corrupção — Foto: Cid Vieira

Reunidos em Natal (RN), representantes do G20 (grupo formado pelas maiores economias do mundo) aprovaram, nesta quinta-feira, a proposta do Brasil de tratar a corrupção não apenas como algo presente entre governos, mas também no setor privado. Os países concordaram em assumir o compromisso de incentivar que as empresas adotem medidas efetivas para prevenir e combater crimes, como suborno, que resultem em benefícios ilícitos ou abuso de poder para ganho pessoal.

Na declaração ministerial sobre o tema, os países reconheceram que a integridade das empresas privadas depende do não engajamento com corrupção. Nesse contexto, também admitiram que é preciso respeitar o meio ambiente e direitos humanos e trabalhistas.

"Estamos comprometidos e encorajamos outros países a tomar as medidas necessárias para incentivar o setor privado a adotar e implementar medidas efetivas para prevenir e combater a corrupção, fomentando assim o crescimento econômico, promovendo o desenvolvimento sustentável e reduzindo a desigualdade social e econômica", diz o parágrafo 12 da declaração final da reunião.

"A integridade empresarial deve ser baseada em uma abordagem abrangente, e instamos o setor privado a respeitar e levar em conta não apenas os princípios anticorrupção, mas também os direitos humanos, o trabalho e o meio ambiente, de acordo com as estruturas legais nacionais".

Segundo o ministro da Controladoria - Geral da União (CGU), Vinícius Marques de Carvalho, temas como o combate à pobreza, a inclusão social e a mudança do clima precisam dialogar com medidas de combate à corrupção. Da mesma forma, o setor público não pode ser visto como o único responsável por ilícitos.

— Não é só o Estado. Alguém corrompe e alguém é corrompido, É preciso olhar o lado das empresas. Os países do G20 vão desenvolver políticas de incentivos às empresas [para o combate à corrupção] — disse Carvalho.

Ele citou como exemplo de caso bem sucedido a liberação de recursos para o enfrentamento das enchentes no Rio Grande do Sul, causadas pelas chuvas no estado, em meados deste ano. Disse que tudo transcorreu sem casos de corrupção.

— Toda vez que há desastre climático, é importante aportar com muita rapidez uma quantidade de recursos bastante razoável, para resolver questões emergências, e não podemos nos dar o direito de desperdiçar esses recursos — afirmou.

Esse ponto, também proposto pelo Brasil, está no parágrafo 14 do documento final. Nele, os países do G20 se comprometem a aplicar e fazer cumprir medidas eficazes de integridade e anticorrupção, para aumentar a transparência e a responsabilização.

"Ressaltamos a ameaça crescente de corrupção em tempos de crise, incluindo aqueles causados por eventos climáticos extremos. Medidas de gastos emergenciais em larga escala podem introduzir riscos de apropriação indébita, suborno ou outras formas de corrupção e fraude".

As propostas com consenso nos grupos de trabalho do G20 serão anexadas à declaração final da cúpula de líderes do bloco, no mês que vem. O evento será realizado no Rio de Janeiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/10/2024

APAGÃO EM SP: GOVERNO PUBLICA MP QUE LIBERA R\$ 150 MILHÕES EM CRÉDITO PARA EMPRESÁRIOS PREJUDICADOS POR FALTA DE ENERGIA

Empréstimo será liberado apenas para pessoas jurídicas que comprovarem o prejuízo com as falhas de fornecimento de energia

Por **Bernardo Lima** — Brasília



Apagão na Venezuela: Maduro acusa oposição por falha no sistema — Foto: JUAN BARRETO / AFP

O governo federal publicou nesta quinta-feira, uma medida provisória que libera uma linha de crédito que vai disponibilizar um total de R\$ 150 milhões para empresários que tiveram prejuízos com o apagão de energia elétrica na Região Metropolitana de São Paulo neste mês.

O Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa será responsável pela linha de crédito por meio do Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe). A MP consta no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro da Fazenda Fernando Haddad anunciaram a iniciativa na última sexta-feira.

— Estamos pegando 150 milhões de reais do FGO aberto para o Rio Grande do Sul, e foi reservado, para quem foi comprovadamente afetado pelo apagão — disse Haddad, se referindo ao Fundo Garantidor de Operações.

O crédito será concedido apenas a pessoas jurídicas. Para contratarem o empréstimo, será necessário:

1. comprovar estar domiciliado ou ter estabelecimento situado em algum dos 39 municípios da Região Metropolitana de São Paulo, Estado de São Paulo.
2. apresentar declaração de que tiveram prejuízos causados pela interrupção do fornecimento de energia elétrica, entre os dias 10 e 20 de outubro de 2024

A medida vai permitir a contratação de até R\$ 150 mil em créditos para empresas. O montante será limitado a até 60% da receita bruta anual do ano anterior à contratação do empréstimo.

No caso de empresas abertas a menos de um ano, no entanto, o limite é fixado em 50% do capital social ou a até 60% de doze vezes a média da sua receita bruta mensal apurada desde o início de suas atividades.

As regras são diferentes para profissionais liberais. Neste caso, o limite de crédito é de até R\$ 100 mil, limitado a até 50% do total anual do rendimento do trabalho declarado no ano-calendário anterior ao da contratação da linha de crédito.

Segundo a MP, empresários serão obrigados a devolverem o valor dos empréstimos se apresentarem declarações falsas.

Os empréstimos devem respeitar a taxa de juros anual máxima igual à taxa Selic, acrescida de 4,5%, no máximo, sobre o valor concedido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/10/2024

FUNDO GOVTECH DA KPTL TEM SUA PRIMEIRA 'SAÍDA' COM VENDA DA AUGEN PARA BIOSOLVIT

Por Mariana Barbosa



Augen usa sensores inteligentes para melhorar a qualidade da água tratada — Foto: Brenno Carvalho

O Fundo GovTech, administrado pelas gestoras KPTL em parceria com a Cedro, realizou a sua primeira saída de capital menos de dois anos após a sua criação: a venda da sua participação na Augen Engenharia para a Biosolvit, anunciada na terça-feira (23).

O Fundo GovTech é o maior fundo da América Latina voltado para startups que desenvolvem soluções tecnológicas para serviços públicos e governamentais. O fundo captou mais de R\$ 50 milhões e tem entre os seus cotistas as empresas Positivo Tecnologia, Grupo Multi, VIPH e Kimak e agências de fomento como AgeRio, Badesul e Goiás Fomento.

No final do ano passado, o fundo foi aprovado em uma chamada pública do BNDES, ainda em fase de diligência, e deverá receber um cheque de R\$ 50 milhões.

O fundo foi o primeiro investidor da Augen, aportando R\$ 4 milhões em junho do ano passado. Fundada em 2018, a empresa gaúcha foi pioneira na digitalização de infraestruturas de tratamento de água, com tecnologias que auxiliam na redução do uso de produtos químicos e no controle de qualidade da água tratada. O valor da participação da KPTL não foi divulgado. A empresa teve 100% do seu capital adquirido pela Biosolvit, numa transação que poderá sair entre R\$ 36 milhões e R\$ 48 milhões, a depender do alcance de metas estabelecidas pelos próximos três anos.

Além da Augen, o fundo GovTech já fez outros três investimentos: Prosas, plataforma para gestão de editais e projetos socioculturais, que recebeu um aporte de R\$ 4 milhões; Colab, que conecta cidadãos ao poder público; e StartGi, plataforma de licitações voltada para quem participa de diversos editais. Os dois últimos aportes não tiveram o valor divulgado.

O fundo tem como meta captar R\$ 200 milhões e já identificou mais de 1.100 GovTechs em potencial. O plano, diz Renato Ramalho, CEO da KPTL, é realizar pelo menos cinco novos investimentos nos próximos 12 meses.

— A gente fez uma transação muito rápida dentro de GovTechs, que é um setor que pouca gente olha, mas que tem forte impacto socioambiental. Em um momento em que se fala tanto de liquidez de ativos, essa saída mostra que o venture capital pode oferecer excelentes retornos aos investidores — diz Renato.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/10/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - GOVERNO VIVE CRISE DE CONFIANÇA NA ECONOMIA

Haddad e Tebet não têm aval irrestrito de Lula para reformas econômicas, e isso se reflete em incerteza e insegurança entre investidores

Por Alvaro Gribel

O governo federal enfrenta uma crise de confiança na economia. Ela ainda não é uma crise econômica, porque não chegou à vida real, mas está expressa nos indicadores financeiros, em especial nos juros pagos pelo governo para rolar sua dívida, que passaram de 7%, já descontada a inflação.

Esse número significa um sinal vermelho de alerta sobre as finanças públicas, o que confronta radicalmente a melhora do rating brasileiro pela Moody's. O mercado simplesmente ignorou a mudança feita pela agência e permaneceu cobrando taxas altíssimas do Tesouro.

A melhora da projeção do PIB feita pelo FMI esta semana é uma boa notícia, mas também preocupa porque ainda assim a dívida do governo vem crescendo fortemente. O que acontecerá com os indicadores fiscais quando a economia perder o fôlego?

Se o déficit primário deste ano deve ser menor do que o do ano passado, há enormes dúvidas sobre quando o governo voltará a ter superávit. E isso significa incerteza, o que faz com que os investidores tragam esse risco a "valor presente".



Tebet e Haddad não têm conseguido mudar a percepção do mercado em relação ao compromisso de Lula com o controle dos gastos Foto: Wilton Junior/Estadão

Haddad e Tebet não conseguem coordenar as expectativas do mercado porque não têm a confiança irrestrita de Lula. Ela é parcial, com concessões a conta-gotas, no ritmo que o presidente entende. E, no meio do caminho, ele dá declarações que não deixam o País esquecer que o terraplanismo macroeconômico continua forte dentro do PT.

Um dos grandes problemas da lógica econômica de Lula é que ele acredita cegamente que a crise do governo Dilma é fruto da Operação Lava-Jato. Como Lula foi condenado, preso, e depois teve a sentença anulada, a explicação lhe convém. Para o PT, essa também é a resposta mais fácil para explicar aquela foi a maior crise econômica da história deste país.

O uso dos fundos públicos para estimular a economia, como mostrou o Estadão, torna mais difícil o acompanhamento das contas públicas. Quando o governo turbinou os fundos, ele praticamente cria um orçamento paralelo, que pode depois se transformar em custo, em caso de calote em créditos concedidos, por exemplo. Isso também enfraquece o poder do Banco Central com a política de juros, diminuindo a potência da política monetária. Assim, a Selic acaba ficando mais alta.

Se quisesse, Lula acabaria com a desconfiança em poucas declarações e sinais fortes de apoio a Haddad. Como não há indícios de que fará isso, o País continuará lidando com as incertezas na economia. Isso irá se refletir em dólar, juros e inflação mais altos, o que pode desacelerar a economia mais à frente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/10/2024

‘QUEM TEM DE FALAR SOBRE FISCAL É O MINISTRO E EU NÃO PASSO DICAS’, DIZ CAMPOS NETO

‘Conversamos sobre cenário econômico’, afirmou o presidente do Banco Central, durante entrevista coletiva em Washington

Por Aline Bronzati (Broadcast) e Gabriela Jucá (Broadcast)

WASHINGTON E SÃO PAULO - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou que quem tem de falar sobre fiscal é o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e que não é a sua função dar dicas.

“Quem tem de falar sobre o fiscal é o ministro e eu não passo dicas. Na verdade, conversamos sobre cenário econômico”, afirmou ele, durante entrevista coletiva em Washington, ao ser questionado sobre o pacote de corte de gastos em estudo pelo governo.



Campos Neto disse que o importante não são as condições que o Banco Central espera. “Na verdade, o fiscal é importante para o Banco Central porque afeta variáveis econômicas que fazem parte do nosso framework, fazem parte das variáveis que influenciam a nossa tomada de decisão”, explicou.

‘Temos de explicar a nossa função e reação para o mercado de forma transparente’, diz Campos Neto Foto: Alex Silva / Estadão

“É por isso que falamos de visão fiscal; porque temos de explicar a nossa função e reação para o mercado de forma transparente”, acrescentou.

Campos Neto mencionou ainda que deve haver alguns anúncios no curto prazo que vão encaminhar, em parte, a reação do mercado em relação ao tema fiscal no País.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/10/2024

INFLAÇÃO TEM MAIS RELAÇÃO COM CÂMBIO E SECA DO QUE COM MAIOR IMPULSO DOS PREÇOS, DIZ HADDAD

‘No acumulado do ano, a inflação deve ficar dentro da meta’, afirma o ministro da Fazenda; sobre o controle de gastos do governo, diz que os esforços focam em ‘questões estruturais’

Por Aline Bronzati (Broadcast)

ENVIADA ESPECIAL A WASHINGTON - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que ainda há uma preocupação com o impacto da seca na inflação do País, mas deve ficar dentro da meta, ao comentar o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - 15 (IPCA-15). O indicador teve alta de 0,54% em outubro, após ter subido 0,13% em setembro, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

“Nós ainda estamos preocupados com a questão da seca, tanto em relação à energia, quanto em relação a alimentos, embora os núcleos tenham apontado uma avaliação superior à esperada”, disse Haddad, a jornalistas, em Washington.

Ele ponderou, contudo, que, no mês passado, aconteceu exatamente o oposto. Haddad disse ainda que espera que a inflação brasileira fique dentro da meta ano.

“No acumulado do ano, nós estamos entendendo que a inflação deve ficar dentro da meta, e do meu ponto de vista, tem mais a ver com a questão do câmbio e da seca do que propriamente com algum impulso maior nos preços”, concluiu.



'Nós estamos trabalhando com questões estruturais, não diz respeito a este ou aquele ministério, são questões estruturais', diz Haddad, ao falar sobre cortes nos gastos do governo Foto: Diogo Zacarias/MF

Reunião com classificadora de risco

Haddad disse que a sua reunião com representantes da agência de classificação de risco S&P foi “rápida”, mas “muito boa”. No encontro, foi apresentado um panorama de médio e longo prazo do Brasil, conforme ele.

“Foi um pedido deles para esclarecimentos e conhecimento da posição do governo a respeito do ambiente no Brasil. Foi uma conversa rápida, mas muito boa”, disse.

Haddad ponderou que a decisão de uma eventual melhora no rating (classificação) é deles. O diretor sênior de Soberanos na Fitch Ratings, Todd Martinez, avaliou, em recente entrevista ao Estadão/Broadcast, que a agência não vê o Brasil em um caminho claro para outra melhora no rating, após a realizada no ano passado, caso não adote ações do lado das despesas.

“Eles são uma agência independente, e já fizeram uma revisão para cima da nota do Brasil no ano passado, quando a perspectiva não era essa também, ao contrário. Nas eleições, as perspectivas das agências do risco não eram boas, e a Moody’s melhorou, a S&P melhorou, a Fitch melhorou”, disse.

Segundo ele, trata-se de um processo dinâmico, mas constante. “Nada na economia fica constante, tudo vai se alterando à luz dos desafios que vão surgindo”, avaliou.

Encontro com secretária do Tesouro

Na quarta-feira, 23, o ministro também se reuniu com a secretária do Tesouro dos Estados Unidos, Janet Yellen, antes do jantar do G20, presidido pelo Brasil neste ano. Segundo ele, a conversa foi apenas para resolver algumas pendências do País em relação ao Tesouro e coisas mais burocráticas, ofícios que precisavam ser respondidos.

“Como está uma fase agora de, de alguma maneira, troca de administração, qualquer que seja o resultado da eleição vai haver uma (administração), então, eu pedi para ela (Yellen) uma atenção em relação às demandas brasileiras”, contou Haddad.

Controle de gastos

Sobre o plano de corte de gastos, Haddad afirmou que é parte de questões estruturais do Brasil e não tem relação específica com um ou outro ministério.

Conforme o Estadão/Broadcast mostrou, resistências internas de integrantes da Esplanada dos Ministérios devem tornar mais desafiador o trabalho da equipe econômica para cortar gastos. A reclamação é a de que a agenda de corte de gastos está restrita à equipe econômica.

“A Fazenda trabalha com questões estruturais, o arcabouço fiscal é uma questão estrutural, o reforço do arcabouço é uma questão estrutural, é diferente de fazer bloqueio e contingenciamento, que são momentâneos para fazer com que a lei aprovada pelo nosso governo seja respeitada”, explicou Haddad, a jornalistas, em Washington.

“Nós estamos trabalhando com questões estruturais, não diz respeito a este ou aquele ministério, são questões estruturais”, reforçou o ministro.

Haddad, que retorna ao Brasil nesta quinta-feira, 24, disse que ainda tem várias reuniões com outros ministérios e com o próprio presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que deve cancelar a agenda de corte de gastos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/10/2024

PROPOSTA DO GOVERNO PARA RETIRAR ESTATAIS DO ORÇAMENTO REDUZ TRANSPARÊNCIA SOBRE GASTOS DAS EMPRESAS

Transparência Brasil afirma que mudança camufla despesas e não resolve governança das companhias; governo diz que há mecanismos para acompanhar ações

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – O governo federal deixará de registrar as despesas de estatais que dependem de recursos do Tesouro Nacional nos principais sistemas que dão transparência para os gastos públicos se as propostas de retirar essas empresas do Orçamento forem aprovadas. A Transparência Brasil apontou que as medidas camuflam os gastos e não resolvem a governança das empresas públicas.

Os projetos foram revelados pelo Estadão na semana passada e provocaram críticas de especialistas pelo risco de descontrole do dinheiro público e manobras fiscais. O Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, padrinho da iniciativa, por outro lado, afirmou que os mecanismos previstos na legislação garantem o acompanhamento da aplicação dos recursos. O Ministério do Planejamento e Orçamento, que assina os projetos, não comentou sobre a falta de transparência.



O presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva (PT) acompanhado dos ministros Rui Costa (Casa Civil) e Fernando Haddad (Fazenda) durante reunião no Palácio do Planalto, em 3 de outubro. Foto: Wilton Junior/Estadão

A proposta do governo afrouxa as regras para que empresas públicas saiam da contabilidade tradicional e passem a gastar como instituições independentes, mesmo que ainda dependam de dinheiro do Tesouro Nacional. Com a mudanças, os gastos não serão mais registrados no Sistema Integrado de

Administração Financeira do Governo Federal (Siafi), que reúne as movimentações financeiras do governo federal.

Na prática, as despesas não vão aparecer de forma detalhada no Portal da Transparência e em outros sites públicos que divulgam informações com base nesse sistema. Não será mais possível saber com precisão, com base em informações públicas, para onde vai o dinheiro, quem são os fornecedores, que tipo de projeto é financiado e a localidade do gasto.

O governo promete dar transparência por meio do Programa de Dispêndios Globais, portarias bimestrais de execução do Orçamento de Investimento e do Sistema de Informação das Estatais (Siest), aos quais as estatais se submetem. Essas plataformas, porém, registram apenas informações contábeis, como o volume de receitas e despesas, e de gestão, como o número de funcionários, e não o detalhamento dos gastos.

“Haverá uma perda de informações e de publicização de informações entre o que está nesses sistemas e o que está hoje no Siafi. A falta de transparência afeta o controle social sobre o que as empresas estão entregando e se estão de acordo com o interesse público”, afirma a diretora de programas da Transparência Brasil, Marina Atoji. “A sociedade ficará sem saber se as empresas estatais estão cumprindo suas missões institucionais.”

Governo vê ponto positivo em mecanismo criticado por especialistas

Os projetos autorizam a assinatura de um contrato de gestão, previsto na Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), para dar autonomia para as empresas. Especialistas dizem, no entanto, que o dispositivo da LRF não pode ser usado para tirar estatais do Orçamento. “O governo não quer atacar os problemas reais de gestão das estatais e fica querendo resolver as coisas com contabilidade criativa”, afirmou a economista Selene Peres Peres Nunes, uma das autoras da LRF.



Integrantes da equipe econômica argumentam que, tirando as estatais do Orçamento, é possível oferecer um caminho para que as empresas busquem se autofinanciar, gastar com receitas próprias e fazer os investimentos necessários sem os limites fiscais, emancipando essas instituições.

“O objetivo da medida é exatamente o contrário, é fazer com que a estatal não dependa mais de recursos orçamentários”, disse o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ao rebater as críticas. Tirar os limites fiscais, no entanto, é justamente um dos motivos de críticas de especialistas e do mau humor no mercado financeiro provocado pela medida.

Fontes do Poder Executivo alegam que a proposta não é voltada para as 17 empresas dependentes e que a mudança não seria adotada em estatais consideradas “de sucesso”, como a Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária). A principal empresa no foco da transição é a Telebras, que enfrenta sérios problemas de caixa e gastou mais de R\$ 100 milhões sem dinheiro disponível, o que não é permitido. Os projetos enviados ao Congresso, no entanto, não trazem esse detalhamento. Além disso, não foi apresentada nenhuma medida que aponte como as empresas passarão a ser autossustentáveis saindo do Orçamento.

“A mudança pode acabar escondendo e camuflando mais esses problemas, inclusive as camadas de indicações políticas, por causa da redução de transparência das estatais”, diz Marina Atoji, da Transparência Brasil. “Há o reconhecimento do problema de governança dessas estatais, mas o que foi ignorado é que a solução não é simplesmente tirá-las do Orçamento, é fazer uma reforma na governança antes disso.”

O dinheiro que o governo coloca nas empresas continuará submetido aos limites fiscais, mas o que é gasto com receitas próprias não, abrindo espaço no Orçamento. Tudo que a empresa faz com o dinheiro, independentemente da fonte, no entanto, não aparecerá mais no sistema de pagamentos do governo.

Além disso, a migração vai ocorrer imediatamente, assim que a estatal assinar o contrato de gestão, e não só depois que ela adquirir a sustentabilidade financeira, como manda a regra atualmente. “Tirar a transparência de uma só vez compromete o acompanhamento inclusive do processo de transição. É como arrancar o curativo de uma vez”, diz a especialista da Transparência Brasil.

Governo promete transparência mesmo com estatais fora do Orçamento

O Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, idealizador dos projetos, afirmou que as empresas que vierem a assinar o contrato de gestão seguirão mecanismos de governança, como conselho fiscal, conselhos de administração com conselheiros independentes, auditoria independente e licitações transparentes.

“Tais mecanismos, todos previstos na legislação brasileira que disciplina a forma como as empresas estatais devem dar transparência à sua atuação, garantem à sociedade o acompanhamento da aplicação dos recursos pelas empresas de controle estatal”, disse a pasta.

O órgão reafirmou a intenção de tornar as empresas hoje dependentes em autossustentáveis financeiramente e o compromisso com as regras fiscais e a transparência das contas públicas. O Ministério do Planejamento e Orçamento, que assinou o envio dos projetos, não se manifestou e direcionou os questionamentos sobre transparência ao Ministério da Gestão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/10/2024

FUNDO DE PENSÃO: LÍDER DA OPOSIÇÃO PROPÕE PL QUE EXIGE PERFIL ULTRACONSERVADOR E VEDA PAPEL DO BNDES

Texto apresentado pelo senador Rogério Marinho obriga fundos a oferecer aos participantes ao menos um perfil de investimento com alocação exclusiva em títulos públicos e proíbe aplicação em LCDs

Por Bianca Lima

BRASÍLIA - O líder da oposição no Senado, Rogério Marinho (PL-RN), apresentou na quarta-feira, 23, um projeto de lei que exige que os fundos de pensão ofereçam aos participantes ao menos um perfil de investimento com alocação exclusiva em títulos públicos federais. Ou seja, uma modalidade ainda mais conservadora do que as aplicações realizadas atualmente pelas entidades fechadas de previdência complementar, cujos portfólios já são majoritariamente focados em papéis de renda fixa.

Como mostrou o Estadão na semana passada, participantes da Fundação de Previdência Complementar do Servidor Público da União (Funpresp-Exe) — o fundo de pensão dos servidores federais do Executivo e do Legislativo — lançaram um abaixo-assinado para solicitar a criação de perfil exclusivo em títulos públicos. A petição afirma que o objetivo é “proteger o patrimônio” e “assegurar uma aposentadoria segura”. O pleito, porém, não é consenso dentro da fundação, e reúne assinaturas de 1% do total de poupadores.



Proposta do líder da oposição no Senado, Rogério Marinho, também proíbe os fundos de pensão de aplicar em Letras de Crédito de Desenvolvimento (LCD), títulos criados pela atual gestão do presidente Lula Foto: Cleia Viana/Câmara dos Deputados

O texto proposto por Marinho também proíbe os fundos de aplicar em Letras de Crédito de Desenvolvimento (LCD), títulos criados pela atual gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para permitir que bancos de fomento, como o BNDES, captem recursos para investimentos de longo prazo. A

lei que cria a LCD foi sancionada pelo presidente em julho, e a expectativa era de que a primeira emissão ocorresse ainda no mês de outubro, mas não houve confirmação. O governo espera levantar cerca de R\$ 10 bilhões anuais com o novo papel.

O projeto também revoga dispositivo da lei sancionada em julho que confere ao Conselho Monetário Nacional (CMN), colegiado formado pelos ministérios da Fazenda e Planejamento e pelo Banco Central, a possibilidade de alterar o limite de emissões anuais de LCD — hoje fixado em R\$ 10 bilhões.

Procurado pelo Estadão, o BNDES afirmou em nota que o modelo de emissão da LCD “já foi discutido e aprovado pelo Congresso Nacional e conta com amplo apoio de todo o setor industrial do País”. O banco diz, ainda, que a LCD segue o mesmo mecanismo das Letras de Crédito do Agronegócio (LCA) e das Letras de Crédito Imobiliário (LCI), instrumentos essenciais para complementar o funding para o agronegócio e para a habitação, “sem gerar custos excessivos para o Tesouro Nacional”.

“A LCD é um instrumento fundamental para alavancar o processo de neointustrialização do País, especialmente num momento em que a indústria brasileira subiu 30 posições no ranking de produtividade da Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial e em que o BNDES bateu recordes de aprovações de crédito para inovação à indústria farmacêutica e para a exportação de bens industriais”, destaca a nota.

Já a Associação Brasileira de Desenvolvimento (ABDE), que reúne os bancos de fomento nacionais e estaduais, afirmou que a LCD é “um instrumento legítimo, seguro e aprovado com ampla discussão no Congresso, sancionado pelo presidente da República e devidamente regulamentado pelo Conselho Monetário Nacional, com aval do Banco Central em sua plena autonomia”.

Oposição vê risco de ingerência política nos fundos

Na justificativa do texto, o líder da oposição afirma que o projeto tem o objetivo de proteger os benefícios dos futuros aposentados. “Trata-se de resguardar a previdência complementar de ingerências políticas que, infelizmente, escalaram entre 2023 e 2024. Como já amplamente noticiado, de lá para cá, há indicações de sindicalistas e outros profissionais sem experiência alguma em finanças para a ocupação de cargos de direção em fundos de pensão”, diz a proposta.



“Quem vai ser prejudicado, no final, é o cidadão que já foi, há pouco tempo, vítima desse descalabro, dessa malversação de recursos públicos, em função de administrações passadas de governos petistas. Os métodos, procedimentos e inclusive alguns personagens se repetem, a diferença, agora, é que a velocidade é muito maior”, afirmou Marinho ao Estadão.

Procurada para se posicionar sobre o teor do projeto, a Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Complementar (Abrapp) afirmou que “está analisando o texto”.

Marinho afirma que os receios se concentram no fato de que o governo passou a enxergar, nos recursos dos fundos, uma “oportunidade para financiar obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)”. Questionado sobre o tema em agosto, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, negou que o governo esteja discutindo a canalização de recursos dos fundos em aplicações específicas do PAC. Segundo o chefe da equipe econômica, as discussões envolvem apenas temas regulatórios, de natureza técnica.

Como mostrou o Estadão, dentre as iniciativas em debate atualmente está a ampliação das alocações em imóveis, que vem sendo discutida pela Caixa Econômica Federal e integrantes do governo. Também há diálogos entre Abrapp, CMN e BNDES para investimentos em debêntures de infraestrutura, como forma de diversificação do portfólio.

Em outra frente, noticiou o Estadão/Broadcast, a Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc) enviou ao Ministério da Fazenda uma proposta para regular os investimentos em Fundos de Investimentos em Participações. Os chamados FIPs compram participações em empresas e acabaram ficando marcados por episódios de perdas expressivas na gestão da ex-presidente Dilma Rousseff (PT).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/10/2024

OPINIÃO - HÁ UM OBJETIVO REAL E IMEDIATO DE DESTRUIR AS AGÊNCIAS REGULADORAS

Conflito com a Enel após apagão em São Paulo gerou os mais disparatados projetos de lei e reações no governo

Por Elena Landau

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), enfim, intimou a Enel, distribuidora de energia da capital paulista, a prestar esclarecimentos pela demora no restabelecimento de energia de São Paulo. Foi apenas dez dias depois do apagão do dia 11, mas, para os moradores, parece uma eternidade. Com razão. É serviço público essencial.

Muito tempo foi perdido por conta de um irresponsável tiroteio político, que se transformou em verdadeiro Febeapá - um festival de besteiras, dito com pompa e ares de autoridade, assolou o País. Todos com soluções fáceis e, obviamente, erradas para a crise. Da Controladoria Geral da União (CGU) ao Ministério de Minas e Energia (MME), passando por um procurador do Tribunal de Contas da União (TCU).

Essa confusão só atrapalha. Os usuários continuam mais perdidos que umbigo de vedete, esperando informações confiáveis sobre responsabilidades, planos de emergência para novos temporais e quanto da conta de novos investimentos vai sobrar para eles. Continuam no escuro, e uma análise séria pelo órgão regulador não virá da noite para o dia.

Ao mesmo tempo, o ministro Alexandre Silveira intensificou sua guerra – nada santa – contra a Aneel. Ele queria decidir o destino da distribuidora paulista, chegando a falar em caducidade. Uma bravata só para brasileiros, porque, em Roma, sede da Enel, foi só amor.



A caducidade é forma extrema de extinção de concessão, e cabe à Aneel decidir com base nas obrigações definidas em contrato. Essa opção foi corretamente sugerida pela agência para a Amazonas Energia. O ministro ignorou. Preferiu montar uma obscura transferência de controle. Um único grupo foi beneficiado: a Âmbar Energia, de novo. A operação virou uma novela que está longe de acabar.

Alexandre Silveira intensificou guerra contra a Enel Foto: Wilton Junior / Estadão

Nos últimos dias, ficou claro que o objetivo real e imediato dessa confusão é destruir as agências reguladoras. Executivo e Legislativo estão unidos nessa missão. E não é de hoje. São anos a fio de indicações e sabatinas irresponsáveis para seus diretores. A autonomia do regulador incomoda porque protege o interesse público da captura política. Não muito conveniente para um setor, hoje, dominado por lobbies.

Surgiram nestes poucos dias os mais disparatados projetos de lei nesse sentido. Desde dar aos municípios poder de fiscalização – quando nem sequer podam suas árvores – até submeter decisões da Aneel ao Congresso, lembrando que foi de lá que saíram tantos jabutis, todos repassados para as contas de luz.

O ministro pediu ao TCU que investigue a Aneel. A conclusão apontará que ela está com recursos contingenciados há anos pelo Tesouro, sem pessoal suficiente – tem apenas nove fiscais – e, no caso específico, há 5 meses sem diretoria completa. Pode ter sido, enfim, uma boa ideia do ministro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/10/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

TARCÍSIO SANCIONA PROJETO DE PPP PARA CONSTRUIR TÚNEL QUE LIGARÁ SANTOS AO GUARUJÁ

A parceria público-privada, que será de 30 anos, trata da construção de uma estrutura de 1,5 km de extensão, sendo o trecho embaixo d'água de aproximadamente 870 metros

Por Douglas Gavras, Folhapress — São Paulo



Canal de navegação entre Santos e Guarujá, no litoral paulista — Foto: Divulgação/Autoridade Portuária Porto de Santos

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), sancionou nesta quarta-feira (23) o projeto de contratação de uma PPP (parceria público-privada) para o túnel imerso que ligará Santos ao Guarujá, na Baixada Santista.

A PPP, que será de 30 anos, trata da construção de uma estrutura de 1,5 km de extensão – sendo o trecho embaixo d'água de aproximadamente 870 metros.

A iniciativa, que já havia recebido o sinal verde da Alesp (Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo) no dia 8 de outubro, também prevê a operação e a manutenção da estrutura.



O projeto está integrado ao PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), uma das vitrines do governo Lula, e ao PPI-SP (Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo).

O custo, de R\$ 5,96 bilhões, deve ser repartido entre a União, o governo paulista e o setor privado – sendo 86% de aporte público, dividido igualmente entre Estado e governo federal. Há a projeção de que a obra gere 9.000 postos de trabalho, diretos e indiretos.

O acordo de cooperação técnica para viabilizar o túnel foi selado pelos governos Lula e Tarcísio em fevereiro. Em evento em Santos, os dois políticos ficaram lado a lado na cerimônia que também comemorou o aniversário da cidade do litoral paulista.

Um pouco antes, a Autoridade Portuária de Santos havia ventilado a possibilidade de construir o túnel sem a participação do Palácio dos Bandeirantes, o que desagradou a gestão estadual.

"Esse túnel é necessário e fica muito caro para São Paulo ou o governo federal fazer sozinho. Então, com muita humildade, São Paulo já tinha o projeto, o [licenciamento de] meio ambiente aprovado. A gente não poderia ficar com a ideia de que o governo federal deveria fazer e São Paulo ficar fora", disse Lula na ocasião.

Em março, Tarcísio havia dito que o pregão estava previsto para ocorrer ainda em 2024 e que as obras começariam no início de 2025.

Edital & leilão

A previsão atual é de que o edital da PPP do túnel Santos-Guarujá seja publicado no segundo trimestre de 2025 e que o leilão seja realizado no segundo semestre do ano que vem.

Com profundidade de 21 metros, ele será o primeiro do tipo na América Latina feito neste modelo. Hoje, a travessia é feita por balsas ou por cerca de 40 km de rodovia.

Segundo as autoridades, a solução não irá limitar o desenvolvimento e a expansão do porto de Santos.

Atualmente, mais de 21 mil veículos cruzam diariamente as duas margens utilizando barcos de pequeno porte (catraias) e as balsas, além de 7.700 ciclistas e 7.600 pedestres.

Como será a construção

A construção do túnel envolve diferentes etapas, como a preparação do solo com escavação de trincheiras e instalação de placas de concreto; construção de elementos de concreto em docas secas com piscinas provisórias internas e transporte dos elementos flutuantes.

Para a estrutura são previstos seis módulos de concreto pré-moldados que serão construídos em uma doca seca.

Em nota, o governador ressaltou que a obra tem potencial de alavancar a economia da região e transformar a vida da população.

"Estamos atendendo a uma reivindicação antiga não só dos moradores da Baixada Santista, mas de todos que visitam nosso litoral", ressaltou Tarcísio.

O projeto ainda deve sofrer alterações. Na documentação da PPP não é exigido um traçado específico, apenas as conexões necessárias. A última audiência pública foi realizada no dia 10 de outubro, no Guarujá.

"Temos o modelo de tráfego para análise das interferências urbanas e, considerando as pesquisas de origem e destino, vamos simular qual seria o impacto na demanda atendida pelo túnel", disse Raquel França Carneiro, diretora da CPP (Companhia Paulista de Parcerias) na audiência pública.

Segundo o governo estadual, na próxima segunda-feira (28), a proposta de um novo traçado, que evite o máximo possível de desapropriações e dê mais viabilidade financeira ao túnel, será apresentada aos moradores do Macuco, em Santos.

O passo seguinte é reunir a documentação atualizada para que seja encaminhada ao TCU (Tribunal de Contas da União) em dezembro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/10/2024

I SQUARED MUDA DE IDEIA E DESCARTA OFERTA VOLUNTÁRIA PARA AQUISIÇÃO DA WILSON SONS

No início da semana, a Ocean Wilsons, controladora da empresa, fechou acordo com a companhia de navegação MSC para vender sua participação na brasileira, por R\$ 4,35 bilhões

Por Victor Meneses, Valor — São Paulo



Havia expectativa, no mercado, de que a I Squared ainda pudesse fazer oferta superior à da MSC e retomar negociações — Foto: Divulgação

A operadora portuária Wilson Sons informou ter recebido uma carta da I Squared, nesta quarta-feira (23), em que a gestora afirma que não está mais considerando e não lançará uma oferta pública (OPA) voluntária para adquirir a empresa.

No início desta semana, a Ocean Wilsons, controladora da empresa, fechou um acordo com a companhia de navegação MSC para vender sua participação na brasileira, por R\$ 4,35 bilhões. O movimento atravessou a I Squared, que na semana anterior havia enviado uma carta à Wilson Sons afirmando que avaliava fazer oferta de compra pela totalidade das ações da companhia até o fim do mês.

Antes de desistir da OPA, havia uma expectativa, no mercado, de que a I Squared ainda pudesse fazer uma oferta superior à da MSC e retomar as negociações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/10/2024

AENA VAI INVESTIR R\$ 2 BI EM AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE CONGONHAS

A expectativa é que o terminal saia dos atuais 22 milhões de passageiros por ano, registrados no ano passado, e passe para 29,5 milhões

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



Aeroporto de Congonhas — Foto: Maria Isabel Oliveira/ Agência O Globo

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou hoje que a ordem de serviço, com a previsão de investimento de R\$ 2 bilhões em obras, para ampliar a capacidade do aeroporto de Congonhas (SP), será assinada no fim deste ano, em dezembro. A informação foi divulgada pelo próprio titular da pasta, depois de se reunir com o presidente global do grupo espanhol Aena, Maurici Lucena Betriu, em Madrid (Espanha). Os valores serão desembolsados pela Aena Brasil.

Esta semana, autoridades brasileiras realizam uma série de encontros bilaterais para divulgação de ativos de infraestrutura no país aos investidores estrangeiros. Antes do encontro com o executivo, Costa Filho se reuniu com representantes das principais empresas de logística de transporte para

apresentar a carteira de concessão em portos, aeroportos e hidrovias preparada pelo governo brasileiro.

A Aena é operadora de aeroportos espanhol, responsável pela gestão de grandes terminais de passageiros em diferentes países. Por meio da Aena Brasil, o grupo espanhol faz a gestão do aeroporto de Congonhas e outros 16 terminais.

Considerado o segundo maior do país, o aeroporto da capital paulista receberá recursos para acomodar o aumento da demanda projetado para o terminal. A expectativa é que o terminal saia dos atuais 22 milhões de passageiros por ano, registrados no ano passado, e passe para 29,5 milhões "nos próximos anos".

“Esses investimentos serão fundamentais para melhorar a infraestrutura do aeroporto, levando mais conforto e bem estar aos passageiros que utilizam o aeroporto de Congonhas”, afirmou Costa Filho, por meio de nota à imprensa. “A aplicação de recurso privado contribuirá para o fortalecimento da aviação civil brasileira, em especial para o Estado de São Paulo, por onde passam quase 80 milhões de viajantes por ano, o que corresponde a 70% do fluxo de pessoas”, acrescentou.

Congonhas foi o principal ativo de infraestrutura aeroportuária ofertado no leilão da sétima rodada de concessões de aeroportos, realizado em agosto de 2022. As obras anunciadas têm conclusão prevista para 2028.

A área de embarque e desembarque do aeroporto de Congonhas será ampliada para 105 mil m², informou o ministério. Será instalado um novo salão de check-in com 72 posições, podendo chegar a 108, e um novo píer com 36 metros de largura e 330 metros de comprimento. Com os novos investimentos, as pontes de embarques também serão ampliadas, passando de 12 para 19, e ao menos 70% das operações de embarque serão realizadas diretamente até a aeronave com o uso dessa estrutura. Estão previstos ainda dez portões de embarque remoto e 13 leitores automáticos de cartão de embarque.

Em sua passagem por Portugal e Espanha, Costa Filho falou aos investidores estrangeiros sobre a oferta cerca de 50 ativos até 2026, em leilões preparados pelo ministério. “Os investidores internacionais passaram a olhar o Brasil como uma nova janela de oportunidade. Nós voltamos a ser destaque no mundo e o local onde as empresas querem aplicar seus recursos”, afirmou o ministro, nota oficial sobre a viagem da delegação brasileira à Europa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/10/2024

NA EUROPA, RENAN FILHO VÊ FORTE INTERESSE POR RODOVIAS

Brasil oferece grande oferta de projetos e concessões com taxa interna de retorno atrativa, segundo ministro

Por Rafael Bitencourt — De Brasília



Ministro dos Transportes, Renan Filho: “Com a taxa de juros [Selic] onde está, é difícil atrair o investimento doméstico” — Foto: Márcio Ferreira/Ministério dos Transportes

O ministro dos Transportes, Renan Filho, seguirá em viagem na Europa nesta quarta-feira (23) para reuniões com potenciais interessados em disputar ou financiar concessões de rodovias que estão sendo leiloadas no Brasil. Depois da primeira rodada com agentes financeiros e investidores em Madri, na Espanha, o ministro parte para Londres, no Reino Unido, onde terá encontros com mais interlocutores do mercado, incluindo representantes do J.P.Morgan e do BlackRock. A delegação também é liderada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.



“Temos duas demandas muito importantes do J.P.Morgan e outra do BlackRock, que são um dos maiores bancos e fundo de investimento do planeta. Essa disposição demonstra que os grandes stakeholders internacionais estão olhando a nossa carteira com entusiasmo”, afirmou o ministro, em entrevista ao Valor.

Renan Filho explicou que, além da grande oferta de projetos de rodovias, o Brasil oferece concessões com taxa interna de retorno (TIR) atrativa, “de dois dígitos”, e modelos de regulação e contrato que evoluíram, considerados mais adequados às boas práticas do mercado.

Fase atual das concessões envolve fundos de investimento, afirma ministro

“Temos boa repercussão dos nossos projetos por aqui, que é reflexo da modernização e do cumprimento da agenda de leilões que propomos. Hoje, são mais leilões realizados, mais previsibilidade, projetos melhores, mitigação de risco de engenharia e de demanda. Isso tudo tem nos ajudado”, disse o ministro dos Transportes, em videochamada.

No primeiro dia de reuniões, na segunda-feira (21), Renan Filho tratou dos projetos de rodovias com o vice-presidente de financiamento global do Banco Santander, Rafael Noya, e outros agentes financeiros liderados pelo grupo IG4 Capital, na Espanha.

Sobre a rentabilidade, o ministro avalia que, ao oferecer uma TIR girando em torno de 10% a 11%, as novas concessões de rodovias se tornam mais atrativas em relação aos ativos de infraestrutura oferecidos em outros países.

“Com a taxa de juros [Selic] onde está, é difícil atrair o investimento doméstico, que acha melhor não arriscar o seu dinheiro nos projetos. Mas o mundo olha para nós porque eles não têm taxa de juros nesse patamar e não tem projetos de infraestrutura de longo prazo com a nossa rentabilidade”, disse Renan Filho, após participar do Ibero-América GRI Infra & Energy, na capital espanhola.

O compromisso demonstrado pelo Brasil de mitigar impactos ambientais dos projetos também ajuda a atrair investidores estrangeiros. O ministro lembra que, em geral, os fundos barram a destinação de recursos para setores que sem compromisso com a preservação do meio ambiente, uma diretriz adotada pela Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Para o ministro, outro fator que contribui para encorajar investidores estrangeiros é o “bom momento” econômico do país. Enquanto participavam do evento, os ministros brasileiros receberam a notícia de que o Fundo Monetário Internacional (FMI) havia revisado a projeção de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil para 2024, de 2,1% para 3%. “O Brasil largou, no início do governo Lula, como 12ª economia e, agora, se aproxima da oitava.” A projeção do FMI agora, no entanto, é que o Brasil terá o oitavo maior PIB global em 2029 - em abril, ele projetava que isso aconteceria neste ano.

Renan Filho explica que o programa de concessões vive fase marcada pela forte participação dos fundos de investimento. “Tivemos três ondas de investidores em leilões de rodovias no Brasil. A primeira onda foi puxada pelas construtoras, depois foram as próprias concessionárias numa segunda onda e, agora, vemos os fundos de investimento chegando em parceria com concessionárias e as construtoras”, disse.

Até o fim do mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 2026, o Ministério dos Transportes pretende realizar 35 leilões de rodovias, atrelados a investimentos de R\$ 130 bilhões. A expectativa, segundo o ministro, é que a “otimização” de contratos, para resolver problemas de desequilíbrio contratual em 14 concessões, eleve o investimento no setor em mais R\$ 110 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/10/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ESTUDO MAPEIA TENDÊNCIAS TECNOLÓGICAS NO SETOR DE O&G

Da Redação Offshore 24/10/2024 - 18:29



Metas globais de neutralidade de carbono disparam produção científica e soluções comerciais com foco em descarbonização

Um estudo conduzido pela consultoria BIP em parceria com o IBP, por meio da Gerência de Análise Técnica e do hub de inovação iUP, identificou as principais tendências tecnológicas no setor de óleo e gás com foco em descarbonização.

O estudo Radar de Tendências em Descarbonização para a Indústria de Óleo e Gás destaca a produção científica global, incluindo o Brasil, patentes depositadas e as soluções comerciais existentes para o desenvolvimento de soluções inovadoras voltadas para a agenda de descarbonização na indústria de O&G.

O estudo tem foco em quatro áreas temáticas da indústria de O&G direcionadas à essa nova realidade: (i) biocombustíveis sintéticos; (ii) energia eólica offshore, (iii) alteração de processos produtivos, de monitoramento e de máquinas (gêmeos digitais, eletrificação de plataformas offshore, mitigação de vazamento de metano, turbinas e gás com ciclo combinado com captura de carbono); (iv) captura, utilização e armazenamento de carbono (CCUS), além de uma avaliação de estratégias de retenção e atração de talentos para o setor.

“O objetivo do estudo foi analisar como o meio acadêmico e as organizações estão atravessando um novo cenário em que se observa um aumento de consumo de produtos derivados de petróleo, de um lado, e, de outro a exigência para o cumprimento das metas globais de neutralidade de carbono até 2050, estipuladas pelo Acordo de Paris. Pelos números, conseguimos ver que há um boom na produção científica e de inovações comerciais direcionadas à descarbonização da indústria de O&G. São soluções cada vez mais escaláveis e viáveis financeiramente, demonstrando alta competitividade do mercado”, avalia Cristiane Moura, líder do Centro de Excelência em Inovação & Sustentabilidade da BIP Brasil.

Ao todo, foram mapeados 48 mil artigos científicos publicados globalmente por 50 instituições (universidades e corporações), encontradas mais de 180 mil patentes depositadas em todas as temáticas analisadas no radar e identificados modelos de negócios e soluções inovadoras em descarbonização, desenvolvidos por 80 startups e empresas, entre as quais 11 atuantes no Brasil.

As tecnologias de captura e armazenamento de carbono, CCUS (Carbon Capture, Utilisation and Storage), têm sido as mais exploradas com 81.538 soluções (77.383 patentes e 4.155 artigos científicos). Em seguida, foram encontradas 44.426 soluções para Mitigação, Monitoramento e Detecção de Vazamentos de Metano (44.200 patentes e 226 artigos científicos). A quantidade relativamente maior de patentes em comparação a artigos científicos demonstra a prioridade de aplicação prática das tecnologias associadas a este tópico.

Já a temática de Eólica Offshore possui o maior número de publicações científicas (14.278), além de 14.659 patentes. A maturidade consolidada das tecnologias associadas à energia eólica permitiu o desenvolvimento de um ecossistema (acadêmico e corporativo) robusto de PD&I nesta temática, comprova o estudo.

Um número menor de publicações é direcionado às Turbinas a Gás de Ciclo Combinado com Captura de Carbono (720), Gêmeos Digitais com aplicação em O&G (362), Mitigação, Monitoramento

e Detecção de Vazamentos de Metano (226), Combustíveis Sintéticos e Reciclagem de Carbono (119). O estudo ressalta que a exploração recente de Combustíveis Sintéticos e Reciclagem de Carbono pode ser uma das causas do número ainda discreto das investigações. A temática emergente, contudo, já demonstra movimentação prioritária rumo a soluções aplicáveis e uma corrida comercial de proteção de PI, antecipando o potencial de competitividade desses combustíveis como alternativas em descarbonização, ao lado do hidrogênio e amônia.

China e Estados Unidos são líderes no ranking de publicações, no depósito de patentes e em soluções comerciais em praticamente todas as temáticas analisadas, seguidos por Alemanha e Reino Unido. A China, contudo, demonstra maior crescimento recente na produção de conhecimento científico quando comparada aos demais players, com picos de publicação nos últimos dois a quatro anos em diversas temáticas.

O Brasil é o 4º país que mais publica artigos em Eletrificação de Plataformas Offshore, mas contribui de forma mais discreta com outras temáticas, como CCUS, Turbina a Gás de Ciclo Combinado com Captura de Carbono, Minimização de Queima de Gás, Energia Eólica Offshore e Gêmeos Digitais. O Brasil também tem posição de destaque em depósito de patentes nas temáticas de Mitigação, Monitoramento e Detecção de Vazamentos de Metano (com mais de 50 patentes depositadas), CCUS (mais de 20 patentes) e Gêmeos Digitais (mais de 20 patentes). Em nível nacional, a Petrobras lidera a produção de patentes, seguida de empresas como Vale, Embraer, Braskem, Klabin, Bosch e NeoGás.

“O Brasil segue uma tendência mundial e vem em ritmo de crescimento em produção de artigos científicos e soluções comerciais inovadoras que têm uma relação direta com a otimização de processos de captura e conversão de CO₂ e H₂ em produtos utilizáveis. Também tem destaque o desenvolvimento de novos materiais para os ambientes envolvidos nos processos de descarbonização”, ressalta Cristiane Moura.

O estudo revela, contudo, que, em várias das temáticas analisadas, o Brasil demonstra não possuir parcerias internacionais robustas em pesquisa, com exceção dos EUA, com quem possui forte ligação na produção de artigos em Turbina a Gás de Ciclo Combinado com Captura de Carbono.

Como conclusão, o radar indica que a superação dos desafios em descarbonização no setor de O&G pode ser acelerada com investimento em PD&I contínua e exploração dos agentes do ecossistema nacional e global, buscando parcerias estratégicas na resolução de problemas comuns e no desenvolvimento ágil de soluções sustentáveis, escaláveis e financeiramente viáveis.

No tocante à atração e retenção de talentos para o futuro, os esforços do setor em direção à transição energética e práticas de descarbonização mostram-se essenciais no longo prazo, ou seja, a indústria de O&G deve abraçar o seu papel como facilitadora da transição energética, investindo em pesquisa e desenvolvimento de fontes de energia alternativas e trabalhando em conjunto com governos e sociedade para criar um futuro energético mais limpo e seguro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2024

MARINHA DO BRASIL REALIZOU MONITORAMENTO RADIOLÓGICO DURANTE VISITA DE SUBMARINO NUCLEAR DOS EUA

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 24/10/2024 - 18:07



Força naval afirma que protocolos rigorosos garantiram segurança nuclear e proteção ambiental durante passagem do USS Hampton no Rio de Janeiro

A Marinha do Brasil (MB) conduziu um monitoramento radiológico rigoroso na Base de Submarinos da Ilha da Madeira, em Itaguaí (RJ), durante a visita do submarino nuclear norte-americano USS Hampton. A medida teve como objetivo garantir

a segurança ambiental e da população, assegurando que a embarcação, equipada com um reator nuclear, não deixasse rastros de radiação. A visita ocorreu em setembro, após o submarino participar do exercício militar multinacional Unitas LXV, no qual o Brasil também participou com a fragata Liberal. As manobras foram executadas entre os dias 1º e 6 de outubro.

Sob a supervisão da Secretaria Naval de Segurança Nuclear e Qualidade (SecNSNQ), a operação seguiu normas de segurança rigorosas, consolidadas pela Norma SecNSNQ-114, vigente desde junho de 2024. Essa regulamentação é específica para visitas de embarcações com plantas nucleares, uma responsabilidade atribuída exclusivamente ao Comando da Marinha após a promulgação da Lei 14.222/2021.

O monitoramento envolveu a coleta de amostras de água e sedimentos do fundo do mar, além de inspeções com equipamentos de última geração, como o detetor individual de radiação PRD e o SPIR-ID, capazes de identificar variações na radiação natural e detectar potenciais fontes contaminantes. A MB ressaltou que, durante a permanência do USS Hampton, não foram observadas alterações nos níveis de radiação local, garantindo a segurança tanto dos tripulantes quanto do ambiente.

A Marinha informou à Portos e Navios que utilizou equipamentos que, além de detectar radiações acima dos níveis naturais, são capazes de identificar radionuclídeos específicos. Essa tecnologia permitiu que o monitoramento fosse realizado de forma contínua, cobrindo tanto o ambiente marinho quanto a tripulação do submarino. O relatório preliminar apontou que não houve qualquer aumento nos níveis de radiação, assegurando que a passagem do submarino manteve-se dentro dos padrões de segurança estabelecidos.

Para garantir a transparência e a tranquilidade da população, o Comando do 1º Distrito Naval compartilhou informações detalhadas com autoridades brasileiras, como o Instituto de Radioproteção e Dosimetria (IRD) e a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN). Além disso, foi elaborado um Plano de Medidas Preventivas, enviado a diversas entidades governamentais e de emergência, com diretrizes claras para evitar qualquer incidente nuclear durante a visita do USS Hampton.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2024

VLI EMBARCOU 70 MIL TONELADAS DE AÇÚCAR NO TIPLAM EM SETEMBRO

Da Redação Portos e logística 24/10/2024 - 16:55



A VLI registrou, em setembro, o maior embarque de açúcar VHP de sua história no Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), carregando 70,1 mil toneladas em um único navio, com destino ao mercado asiático. A operação ocorreu entre os dias 19 e 22. A empresa destacou que a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é o principal vetor desse ciclo virtuoso das exportações.

"Graças aos nossos ativos distribuídos estrategicamente ao longo de amplos trechos do Corredor Sudeste da FCA, temos a capacidade de criar soluções logísticas multimodais que conferem significativos ganhos de agilidade, eficiência e segurança à movimentação do açúcar que é captado em estados como Goiás, Minas Gerais e São Paulo", afirmou Nicolas Szwako, diretor de Operações do Corredor Sudeste da VLI.

Na safra 2023/2024, a empresa movimentou 6,1 milhões de toneladas de açúcar nas ferrovias e 5,1 milhões de toneladas no Tiplam, um crescimento de 24% e 28%, respectivamente, em relação à safra anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2024

PETROBRAS INVESTE R\$ 60 MILHÕES EM NOVOS TESTES PARA GERAÇÃO EÓLICA OFFSHORE

Da Redação Offshore 24/10/2024 - 17:14



A Petrobras anunciou um investimento de R\$ 60 milhões em uma nova fase de testes e medições de ventos no mar, com o lançamento de cinco novas unidades da boia Bravo. Essas boias, projetadas especificamente para as condições do mar brasileiro, serão usadas para coletar, monitorar e avaliar o potencial de recursos eólicos offshore. A iniciativa é fruto de um projeto de pesquisa, desenvolvimento e inovação (P&D,I) liderado pelo Centro de Pesquisas da Petrobras (Cenpes), em parceria com os institutos Senai de Inovação em Energias Renováveis (ISI-ER) e Sistemas Embarcados (ISI-SE).

A primeira dessas novas unidades começará a operar em dezembro de 2024, e as demais até o final de 2025, expandindo os trabalhos iniciados com a unidade pioneira da boia Bravo, que completou um ano de medições contínuas de ventos na região de Areia Branca, no litoral do Rio Grande do Norte. O investimento inicial na primeira versão da boia Bravo foi de R\$ 11,3 milhões, financiado pelo Programa de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico do Setor Elétrico, regulado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). A nova fase receberá financiamento de P&D&I da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A boia Bravo é um modelo flutuante de Lidar (Light Detection and Ranging), um sensor óptico que usa laser para medir velocidade e direção dos ventos, gerando dados essenciais para a operação de turbinas eólicas. Além de medições de vento, a boia coleta dados meteorológicos, como pressão, temperatura e umidade, e oceanográficos, como ondas e correntes. A Bravo pesa 7 toneladas, possui 4 metros de diâmetro e altura, e é alimentada por energia solar fotovoltaica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2024

THYSSENKRUPP ESTALEIRO BRASIL SUL CONQUISTA CERTIFICAÇÃO PELO 2º ANO CONSECUTIVO

Da Redação Indústria naval 24/10/2024 - 17:44



A thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul foi novamente reconhecida com o Selo Social, uma certificação concedida pela Prefeitura de Itajaí (SC) que destaca organizações comprometidas com o desenvolvimento socioeconômico e ambiental. Pelo segundo ano consecutivo, o estaleiro é o único da região a receber esse reconhecimento, alinhado aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU).

A empresa inscreveu 15 projetos focados no bem-estar dos colaboradores e na sustentabilidade. Entre eles, destacam-se o Programa de Gerenciamento de Produtos Químicos, que garante o manejo seguro de substâncias, e o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, que atingiu 92% de desvio de resíduos do aterro por meio de reciclagem e reutilização.

Outras iniciativas incluem o Projeto Zero Copo Descartável, que quase eliminou o uso de copos descartáveis, e o Gerenciamento de Efluentes Líquidos, que alcançou 90% de eficiência na remoção de poluentes. Além disso, a empresa promove um Programa de Educação Ambiental, envolvendo a comunidade de Itajaí em práticas sustentáveis. A certificação foi entregue durante a 35ª Marejada, evidenciando o compromisso da thyssenkrupp com a sustentabilidade e reforçando sua posição de destaque no setor naval.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2024

SBM OFFSHORE VENDE PARTICIPAÇÃO MINORITÁRIA NO FPSO SEPETIBA

Da Redação Offshore 24/10/2024 - 16:54



A SBM Offshore anunciou, nesta quinta-feira (24), a conclusão da venda de uma participação de 13,5% nas sociedades de propósito específico (SPE) relacionadas ao leasing e operação do FPSO Sepetiba para a China Merchants Financial Leasing (Hong Kong) Holding Co., Limited (CMFL). A operação segue o acordo anunciado em 10 de fevereiro de 2022, em que a CMFL adquiriria essa participação após o início das operações do FPSO Sepetiba. A empresa continua como operadora do FPSO e permanece a acionista majoritária, com 51% de participação.

O FPSO Sepetiba está instalado no campo unitizado de Mero, localizado na Bacia de Santos, aproximadamente 180 quilômetros da costa do Rio de Janeiro, Brasil. O campo é operado pela Petrobras (38,6%), em parceria com Shell Brasil (19,3%), TotalEnergies (19,3%), CNPC (9,65%), CNOOC (9,65%) e Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) (3,5%), que representa o governo na área não contratada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2024

WÄRTSILÄ E QATAR SHIPYARD FIRMAM PARCERIA PARA OTIMIZAR REPARO E MANUTENÇÃO

Da Redação Indústria naval 24/10/2024 - 16:51



O grupo tecnológico Wärtsilä e a Qatar Shipyard Technology Solutions assinaram um memorando de entendimento (MoU) para formalizar sua colaboração. O acordo, firmado em 30 de setembro de 2024, foca em fornecer às embarcações atendidas no Qatar Shipyard serviços otimizados de reparo, manutenção e retrofit, especialmente para motores de 2 e 4 tempos e equipamentos de propulsão.

A parceria tem como objetivo melhorar as capacidades técnicas do Qatar Shipyard, oferecendo soluções avançadas para motores e sistemas de propulsão, incluindo tecnologias de recondição ecológicas e projetos de descarbonização. O MoU abrange serviços como conversões para combustíveis dual-fuel, suporte de engenharia e treinamento através da Land and Sea Academy da Wärtsilä.

Além disso, a colaboração beneficiará os proprietários de navios movidos a GNL modernos. As duas empresas têm o objetivo de ajudar os proprietários de embarcações a descarbonizar suas operações, oferecendo soluções de retrofit para combustíveis sustentáveis e sistemas de propulsão híbridos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2024

PETROBRAS LANÇA EDITAL PARA CONTRATAÇÃO DE CONSULTORIA EM PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE

Por Danilo Oliveira Offshore 23/10/2024 - 23:11



Licitação prevê contrato de dois anos, prorrogável por igual período, para suporte à elaboração de projeto conceitual e assessoria para empresa participar de futuros processos de aquisição de áreas para geração de energia no mar

A Petrobras lançou, na última terça-feira (22), edital para contratação de serviços de consultoria para elaboração de projeto conceitual e assessoria em projetos de eólica offshore. A licitação é de abrangência nacional, em modo de disputa fechada e vai considerar o menor preço como critério de julgamento. O certame inclui serviços de diligência técnica (due diligence) em projetos de geração renovável solar e eólica onshore e offshore. A abertura das propostas está prevista para o próximo dia 12 de novembro. O edital não prevê exigência de conteúdo local. A vigência do contrato será de 745 dias, sendo 730 dias relativos à execução, contados a partir da data informada na autorização dos serviços. Há possibilidade de prorrogação por igual período.

O edital menciona que o instrumento contratual tem prazo de dois anos, prorrogáveis pelo mesmo período, atendem a projetos de complexidade média e alta, considerando a qualidade dos projetos a serem desenvolvidos como diferencial competitivo para a rentabilidade dos seus parques. Outros aspectos levados em consideração foram a necessidade de certificação dos projetos, assim como a incerteza regulatória de projetos eólicos offshore no Brasil, ainda sob análise nas câmaras legislativas e órgão reguladores, cujos leilões de área não têm uma data prevista.

Os anexos incluem as especificações para a realização dos serviços de consultoria envolvendo a concepção e elaboração de projeto conceitual de forma a possibilitar a Petrobras participar de leilões ou correspondente processo de aquisição de áreas para parques eólicos offshore do Ministério das Minas e Energia (MME) e/ou da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), através de ferramenta consolidada no mercado de eólica offshore de otimização de design para implantação de projetos dos parques.

A especificação técnica descreve o escopo da contratada e da Petrobras, estabelecendo atribuições e responsabilidades na execução dos serviços mencionados, assim como os critérios de medição dos itens da Planilha de Preços Unitários (PPU). Essa relação abrange desde a seleção de novos locais para implantação de parques eólicos offshore e o projeto conceitual do parque eólico offshore, até estudos de segurança de navegação, avaliação de condições meteoceanográficas, assessoria em produção de energia e medições de vento e planejamento e localização de equipamentos para campanha de medição de vento.

A lista inclui ainda o acompanhamento, tratamento e interpretação de medições, os serviços de certificação de medição de vento e de produção anual de energia para habilitação técnica na Empresa de Pesquisa Energética (EPE), além do apoio técnico às propostas de leilão de área para desenvolvimento de parques eólicos offshore.

Os estudos de segurança de navegação, um dos itens da PPU, têm como objetivo garantir a segurança para construção dos parques eólicos, identificando as rotas marítimas, bem como os tipos e tamanhos de navios nas principais rotas de tráfego que afetam as áreas selecionadas informadas pela Petrobras para a construção dos parques. Outro item é o estudo de identificação de perigos (HAZID) do local para a construção, operação e descomissionamento, indicando as distâncias seguras de navegação entre o parque eólico e suas utilidades — porto, pontos de conexão, entre outros.

De acordo com o edital, o cenário da contratação objetiva o suporte ao desenvolvimento do negócio de eólica offshore alinhados com os direcionadores estratégicos de busca pela transição energética justa e fortalecimento do acesso a mercados com busca da vanguarda global na transição energética, sendo necessária o desenvolvimento de projetos de investimentos em suas diversas fases.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2024

ARTIGO - ECONOMIA TRIDIMENSIONAL

Por Adilson Luiz Gonçalves *Opinião 23/10/2024 - 20:32*



O cenário do transporte marítimo mundial tem sido uma constante aplicação da expressão latina “Mutatis Mutandis” (mudando o que tem de ser mudado). Essas mudanças, no entanto, não raro são revisitas ao passado, mais ou menos como ocorre com a moda, bem ao estilo da antiga canção de Zé Rodrix, que dizia: “De vinte em vinte anos aparece no mundo uma nova geração. Mas de quarenta em quarenta (anos) é que todas as coisas se repetem”.

Durante muito tempo, empresas de vários setores da economia eram estruturadas de maneira a gerir diretamente todo processo de seu negócio, inclusive a logística. Atualmente, isso seria considerado como “verticalização”. Depois, alguns setores foram terceirizados, inclusive em áreas nevrálgicas, reduzindo custos, mas potencializando riscos. Isso configurava uma “horizontalização”.

O “Mutatis Mutandis” varia conforme os cenários, pendendo para um lado ou outro, ou adaptado em configurações híbridas. No entanto, normalmente os objetivos básicos são os mesmos, desde que o mercado seja bem regulado, de maneira a favorecer competição, em tese resultando em vantagens para quem vende e compra, além de compromissos com a sustentabilidade. São eles: confiabilidade e agilidade na cadeia produtiva e distributiva, segurança, imagem de mercado, redução de custos, lucro e, mais recentemente, foco na satisfação e fidelização do cliente, por razões que superam a simples tradição.

Obviamente, como é quase impossível agradar “gregos e troianos”, qualquer modelo pode ter suas “sequelas” além de estar sujeito a “intempéries”, dentre as quais: desemprego, crises econômicas e energéticas, conflagrações, mudanças de paradigma, etc. Considerando que o transporte marítimo é responsável por aproximadamente 90% do comércio internacional, qualquer mudança tem implicações diretas, quase imediatas, embora os sinais de alerta estejam visíveis bem antes.

O Brasil tem sido vítima das circunstâncias, no contexto da globalização. O empenho de produtores e exportadores têm permitido relativamente rápida adaptação às exigências de países desenvolvidos, parte delas influenciada por protecionismos e interesses hegemônicos. No entanto, nossa participação no comércio internacional é relativamente pequena, baseada majoritariamente na exportação de commodities de baixo valor agregado, importantes para a produção industrial e segurança alimentar de países desenvolvidos, mas que pouco têm revertido para a solução de problemas estratégicos do Brasil. As instabilidades jurídica e regulatória vigentes por aqui pouco têm ajudado nesse processo.

O Brasil precisa de investimentos urgentes em infraestrutura de transportes, produção industrial, educação de qualidade e pesquisa científica voltada à inovação tecnológica e produção de patentes, entre outras. Esses investimentos terão impacto direto e positivo na solução de questões socioeconômicas e no desenvolvimento sustentado do País. Nossa matriz energética é muito mais “limpa”, e as áreas destinadas ao agronegócio percentualmente muito menores do que as de países que nos cobram ações pela preservação do meio ambiente, exigindo o que não fazem internamente, sem contrapartidas compatíveis. Porém, mesmo com todos esses “freios” externos - que também financiam “freios” internos, o Brasil continua a ter potencial para ir além, ter luz própria em vez de permanecer na sombra das grandes potências econômicas mundiais.

Os desafios enfrentados pelo mundo exigem invenções, reinvenções e adaptações para evitar ou contornar crises e conflagrações. Basicamente, a estabilidade mundial depende de fatores econômicos, independentemente de questões ideológicas ou religiosas. Estas geralmente se manifestam de forma mais aguda, revolucionária ou reacionária, quando a economia vai mal. E nem



sempre resultam em efetiva evolução, em nome de um bem geral. É preciso produzir, exportar e importar, pois nem todo país é plenamente autossuficiente em matérias-primas e diversificação industrial.

A evolução da humanidade ainda se baseia na “Lei do mais forte”, mas essa fortaleza é menos decorrente da força física, em qualidade e quantidade. O “colonialismo” atual é econômico e geopolítico, mas ainda sítios a quem não se submete aos interesses dos poderosos da vez. Investidores inescrupulosos não se importam em quebrar a economia de países, ignorando as consequências de seus propósitos: desemprego, pobreza e fome, fermentos de tensões sociais. A história é repleta de exemplos de tiranos e líderes carismáticos que usaram o desespero de povos para chegarem ao poder. Hoje, o mundo discute limites para assegurar a preservação do planeta e, consequentemente dos seres vivos. O foco principal está no meio ambiente, o que faz todo o sentido.

A evolução da economia mundial sempre teve impactos sociais e ambientais, positivos e negativos. Partindo do artesanato, passando pela linha de montagem, chegando à automação e IA, profissões foram e tendem a ser descontinuadas, enquanto novas, cada vez mais especializadas e complexas foram e são criadas, num processo sempre associado ao crescimento populacional, com suas antigas e novas demandas de consumo e expectativas de vida. Isso impacta todos os setores da sociedade, portanto, e poucos consideram como opção sustentável o retorno aos tempos em que seres humanos eram caçadores-coletores. Os caçadores provavelmente seriam mal vistos, e os coletores poderiam ser tratados como invasores ou infratores.

Como já mencionado, o transporte marítimo e as operações portuárias estão diretamente associados à economia mundial. O frete vem a reboque dela. Seja pela “horizontalização”, seja pela “verticalização”, os impactos sociais e ambientais são sensíveis, por vezes dramáticos, assim como as propostas de medidas mitigadores. Nesse contexto, as exigências são por embarcações cada vez maiores, de melhor eficiência energética e menos poluentes. É preciso viabilizar negócios e para tanto é preciso ser competitivo, mas também sustentável em sentido amplo.

A Física nos ensina que um tripé é um sistema que favorece ao equilíbrio. A Geometria explica que um triângulo é a figura minimamente equilibrada, mas que sua melhor configuração é o equilátero, ou seja, de lados iguais. Uma pesquisa aceitável exige ao menos três fontes de consulta. Assim, três é um número exaltado pela ciência, porém, também guarda simbolismos multifacetados, e necessita de complementos! Afinal, o mundo real é tridimensional, mas o tempo, como quarta dimensão, é relativo.

Não à toa, o moderno conceito de sustentabilidade considera o equilíbrio entre três “pilares”, a saber: ambiental, social e econômico. O tempo entra na elaboração de cenários, que podem ser pessimistas, tendenciais ou otimistas, incluindo variantes. Tudo o que se fala hoje sobre Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e Environmental, Social and Governance (ESG) pode ser resumido nesses três pilares. Para haver sustentabilidade, eles devem estar equilibrados, contribuindo igualmente.

O lado social talvez seja o de mais difícil equacionamento, pois pensar apenas na preservação do meio ambiente, desprezando a economia, pode afetar ambos. Uma economia fraca compromete empregos, e limita a capacidade de investimento de governos em educação, saúde, segurança e habitação, potencializando a ocupação irregular de áreas preservadas, ampliando a degradação. Uma economia forte associada a uma visão holística de sustentabilidade tem mais chance de gerar bons, amplos e mútuos resultados. Para tanto, o bom senso deve ser a matéria-prima dos pilares da sustentabilidade.

Como visto, a economia, em todos os setores, transita entre a “horizontalização” e a “verticalização”, dependendo do ângulo de visão, ou seja, também é tridimensional. Então, que o bom senso e o equilíbrio consequente sempre estejam presentes em qualquer análise, projeção e iniciativa, sob pena de um dia só nos restar apelar para a Santíssima Trindade.

I SQUARED DESISTE DE OFERTA E ABRE CAMINHO PARA MSC ASSUMIR CONTROLE DA WILSON SONS

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 23/10/2024 - 19:08



Gestora informou que não considera mais lançar uma oferta pública de ações voluntária pelo grupo logístico brasileiro. Fechamento da operação envolvendo armador suíço e atual controladora da Wilson Sons depende de aprovações junto aos órgãos de controle

A I Squared Capital Advisers desistiu de apresentar uma proposta formal para a aquisição do controle acionário da Wilson Sons, abrindo caminho para a Mediterranean Shipping Company (MSC), que fez uma oferta formal. A companhia brasileira informou, na noite desta quarta-feira (23), que recebeu uma carta da gestora com o posicionamento de que não considera mais lançar uma oferta pública de ações (OPA) voluntária pelo grupo logístico brasileiro.

Na última quinta-feira (17), a Wilson Sons havia confirmado o recebimento de uma carta da I Squared, na qual a gestora afirmava avaliar, em até 15 dias, sobre o lançamento de uma oferta voluntária para aquisição de controle de até 100% da companhia. Na mesma semana, a Ocean Wilsons, atual controladora da Wilson Sons, também recebeu a oferta da MSC.

A OW Overseas Investments Limited (OWOIL), subsidiária integral da Ocean Wilsons, concordou em vender sua participação de 56,47% na Wilson Sons para a SAS Shipping Agencies Services Sàrl (SAS), subsidiária integral da MSC, por R\$ 4,352 bilhões. O montante é equivalente a R\$ 17,50 por ação. A operação compreende a alienação de 248.664.000 ações ordinárias de emissão da companhia.

A Ocean Wilsons espera que a operação seja concluída durante o segundo semestre de 2025. O fechamento da operação está condicionada ao recebimento das autorizações regulatórias aplicáveis entre a assinatura e o fechamento, incluindo os ritos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

"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", comunicou a Wilson Sons por meio de fato relevante.

A Wilson Sons é o maior operador de logística portuária e marítima do mercado brasileiro, com 187 anos de experiência. Entre os principais ativos estão os terminais de contêineres de Salvador (BA) e Rio Grande (RS).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2024

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO É ESSENCIAL PARA COMUNIDADES DE BAIXA RENDA, APONTA LEVANTAMENTO

Da Redação *Navegação* 23/10/2024 - 20:05



Um estudo recente revela que o transporte aquaviário de passageiros desempenha um papel importante na mobilidade e no desenvolvimento socioeconômico de diversas comunidades, especialmente nas áreas mais isoladas. O relatório final do estudo "Perfil dos Usuários dos Serviços de Transporte Hidroviário de Passageiros da Navegação Interior" no país foi

aprovado pela diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na última reunião do colegiado.

Aproximadamente 55% dos usuários utilizam o serviço para atividades rotineiras, como trabalho, cuidados de saúde e estudo, destacando sua importância para a integração regional. A segurança foi apontada como o atributo mais valorizado pelos passageiros, com 28,1% das menções, seguida pelo preço justo (16,2%) e conforto (14,3%). O levantamento também traçou um perfil dos usuários: a maior parte (31,7%) está na faixa etária de 25 a 36 anos, enquanto 35,4% têm ensino médio completo e 72,1% possuem renda familiar de até três salários mínimos, sendo 39,9% com renda de até um salário mínimo.

O levantamento integra a agenda plurianual de estudos (2021-2024) da agência e será usado como subsídio para a promoção de estratégias de melhorias para os serviços de transporte de passageiros. Esses dados reforçam a relevância do transporte hidroviário como uma opção acessível e econômica, especialmente para as populações de baixa renda. A modicidade tarifária se destaca como um fator essencial para garantir o acesso ao transporte sem comprometer o orçamento familiar.

O diretor da Antaq, Wilson Lima Filho, que relatou o processo, explicou que essa é uma ferramenta fundamental para o planejamento estratégico da agência reguladora, permitindo melhor compreensão do perfil e das demandas dos usuários, tendo em vista que o estudo apresenta o cenário de perfil socioeconômico, fatores demográficos e a satisfação com os serviços por parte dos usuários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2024

LOG-IN AMPLIA USO DE TELEMEDICINA PARA COLABORADORES

Da Redação Portos e logística 23/10/2024 - 20:18



A Log-In Logística Integrada vem apostando num programa de telemedicina voltado para a saúde de seus colaboradores. Parte do projeto "Viva Bem", a iniciativa atende mais de 715 profissionais do grupo, oferecendo acesso a cuidados médicos à distância, com foco no bem-estar físico e mental.

O projeto "Viva Bem", criado em 2018, foi adaptado durante a pandemia para incluir uma abordagem mais ampla sobre saúde, com destaque para a saúde emocional e o suporte psicológico. A empresa estabeleceu uma parceria a fim de fornecer um pool de psicólogos para atender os colaboradores e suas famílias. Além disso, o programa "Corpo & Mente" assiste mais de 140 marítimos, orientando-os na prática de atividades físicas durante os períodos embarcados.

A Log-In destacou que a ampliação do uso de telemedicina faz parte dos esforços da empresa para criar um ambiente de trabalho saudável e acolhedor, que valoriza tanto o equilíbrio físico quanto a segurança psicológica dos colaboradores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2024

PORTO ITAPOÁ MOVIMENTA 1 MILHÃO DE TEUS EM 10 MESES

Da Redação Portos e logística 23/10/2024 - 20:10



O Porto Itapoá, localizado na Baía da Babitonga, no litoral norte de Santa Catarina, atingiu a marca de 1 milhão de TEUs movimentados em apenas 10 meses, superando seu recorde anterior, que levou 12 meses para ser alcançado. Segundo Sergni Pessoa Rosa Jr., diretor de operações, tecnologia e meio ambiente do terminal de uso privado (TUP), a modernização do

ativo, que inclui sete portêineres de última geração e o maior pátio de armazenamento de contêineres de Santa Catarina, com 455 mil m², foi determinante para o crescimento.

O pátio, inaugurado na fase III de expansão no primeiro semestre de 2024, pode armazenar até 31 mil TEUs e permite uma movimentação anual de 1,8 milhão de TEUs. Além disso, Itapoá já deu início à fase IV de sua expansão, que adicionará mais 120 mil m² ao pátio e novos equipamentos de alta tecnologia, com o objetivo de aumentar ainda mais a capacidade e eficiência do terminal. O CEO Ricardo Arten destacou que essa nova fase fortalecerá o compromisso com a logística eficiente e sustentável, consolidando o Porto Itapoá como um dos terminais portuários mais importantes do Brasil.

O crescimento também está alinhado com as demandas do mercado, como ressaltou Felipe Fioravanti Kaufmann, diretor de desenvolvimento de negócios e experiência do cliente. Kaufmann destacou que a expansão é essencial para atender à crescente necessidade de capacidade logística no comércio exterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2024

REMOÇÃO DO 'SÃO LUIZ' EXPÕE DESAFIOS TÉCNICOS E OPORTUNIDADES COM DESCOMISSIONAMENTO

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 23/10/2024 - 19:38



Para AWS, operação que retirou graneleiro após dois anos ancorado na Baía de Guanabara envolveu soluções complexas de engenharia e indicou crescimento do mercado de descomissionamento no país

O graneleiro São Luiz, também conhecido como NM Luiz, deixou o Porto do Rio de Janeiro no último dia 13 de outubro, encerrando uma longa estadia de dois anos na Baía de Guanabara. O navio ficou imobilizado após colidir com a Ponte Rio-Niterói em novembro de 2022. Em fevereiro de 2024, o navio foi leiloado e adquirido pela Rota Shipping Inc. por R\$ 6.206.000,00, culminando em uma operação de remoção. De acordo com Lucas Caldas, engenheiro naval da AWS Service, a empresa responsável pela operação, a remoção do São Luiz envolveu uma série de desafios logísticos e de segurança.

Um dos pontos críticos foi garantir a estanqueidade e a estabilidade do navio para o reboque. Sem energia a bordo e com a estrutura comprometida pelo tempo de inatividade, a equipe precisou trabalhar com cuidado para evitar riscos de alagamento ou perda de equilíbrio. “Foi essencial assegurar a integridade estrutural do casco e garantir que a embarcação suportasse as exigências tanto da operação de reboque quanto da viagem marítima”, explicou Caldas à Portos e Navios.

A operação também exigiu um planejamento minucioso para o arranjo de reboque, já que o navio estava sem nenhum equipamento de manuseio a bordo. O engenheiro ressaltou a importância de uma equipe de marinharia experiente para lidar com o embarque e troca de rebocadores, o que foi feito em coordenação com as autoridades portuárias e a praticagem local.

Além dos desafios estruturais, as condições ambientais da Baía de Guanabara desempenharam um papel fundamental no planejamento da remoção. A operação só foi possível após o fechamento temporário do canal comercial do porto, garantindo espaço suficiente para o reboque. O engenheiro destacou que o vento e a correnteza, junto ao espaço restrito, foram aspectos críticos que exigiram atenção. A previsão do tempo foi monitorada com antecedência e reuniões pré-operacionais alinharam todos os envolvidos.

Um ponto que diferenciou a remoção do São Luiz de outras embarcações foi seu tamanho e características físicas. Com 200 metros de comprimento e uma grande área vélica (superfície exposta ao vento), o controle da embarcação durante o reboque foi particularmente desafiador.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 116/2024
Página 74 de 74
Data: 24/10/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

“Combinada ao baixo calado e à ausência de equipamentos a bordo, essa característica demandou extrema precisão do tow master e dos práticos envolvidos na operação”, acrescentou Caldas.

Para além dos desafios técnicos, o CEO da AWS Service, Ed Nascimento, enxerga oportunidades econômicas que operações como essa trazem para o Brasil. Uma delas, segundo ele, é que o descomissionamento de navios gera empregos diretos e indiretos, além de arrecadação de impostos. Ele contou que, com o sucesso da operação do São Luiz, a AWS já trabalha em outros projetos similares, incluindo o descomissionamento de cascos baixados da Marinha e operações com grandes plataformas.

Nascimento acredita que o setor deve continuar em expansão nos próximos anos, gerando novas demandas para soluções logísticas e tecnológicas. “O setor também favorece o aprimoramento de mão de obra especializada e o desenvolvimento de novas tecnologias, impulsionando a economia e abrindo portas para futuros projetos de remoção e desmonte de grandes unidades, como plataformas FPSO”, acrescentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/10/2024



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

Fonte : InforMS
Data: 24/10/2024