

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 122/2024
Data: 04/11/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
O ENGESSAMENTO DO ORÇAMENTO E O PAPEL DAS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS (PPPs) NA INFRAESTRUTURA DO BRASIL	4
DESCARBONIZAÇÃO DOS NAVIOS É META DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL.....	5
RECEITA FEDERAL APREENDE MEIO MILHÃO DE CIGARROS ELETRÔNICOS NO PORTO DE SANTOS.....	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	9
TRANSPOSIÇÃO TROUXE SEGURANÇA HÍDRICA AO CE, MAS FALTA ACABAR O RAMAL DO SALGADO.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	11
ANTAQ VAI A PORTO VELHO (RO) DEBATER A CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA.....	11
CONSULTA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL IQI16, NO PORTO DO ITAQUI (MA) COMEÇA NESTA SEGUNDA-FEIRA (04).....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	13
NOTA DE ESCLARECIMENTO SOBRE O PROCESSAMENTO DE CARGA DO TERMINAL DE GUARULHOS.....	13
PORTAL PORTO GENTE.....	14
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PUBLICA RESULTADO FINAL DE CONCURSO PÚBLICO.....	14
DRAGAGEM: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA UMA GESTÃO EFICIENTE E SUSTENTÁVEL.....	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	16
EDITORIAL – AVIAÇÃO REGIONAL NO BRASIL: AVANÇOS E DESAFIOS.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS - DISPUTA PELA PRESIDÊNCIA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS TEM TRÊS NOMES.....	16
<i>Eleição na Câmara 1.....</i>	<i>16</i>
<i>Eleição na Câmara 2.....</i>	<i>17</i>
<i>Eleição na Câmara 3.....</i>	<i>17</i>
<i>Nova linha adiada.....</i>	<i>17</i>
<i>Caruaru 1.....</i>	<i>17</i>
<i>Caruaru 2.....</i>	<i>17</i>
NACIONAL - BRASIL SE TORNA O QUARTO MAIOR MERCADO DE VOOS DOMÉSTICOS DO MUNDO.....	17
REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE GUARULHOS ENFRENTA PRESSÃO PARA MELHORAR FLUXO DE CARGAS.....	18
NACIONAL - CONSULTA PÚBLICA SOBRE ZPES QUER FORTALECER MERCADO EXPORTADOR.....	19
REGIÃO SUL - NAVIO GRANELEIRO É REBOCADO APÓS ENCALHAR NO CANAL DE ITAPUÁ.....	19
REGIÃO SUDESTE - PRIMEIRA FASE DE OBRAS DO AEROPORTO DE GUARUJÁ TERMINA NESTE ANO.....	20
PORTO DE SANTOS - FIPS COMPLETA UM ANO DE NOVA GESTÃO E DESTACA OBRAS.....	21
BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT INICIA MISSÃO PELO MAR MEDITERRÂNEO.....	23
BRASIL EXPORT - CEO DO BRASIL EXPORT DESTACA INTEGRAÇÃO E AVANÇOS DO SETOR PORTUÁRIO.....	24
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FAZER O BEM É MUITO MAIS DO QUE UMA VISÃO DE MUNDO.....	25
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ZONA FRANCA DE MANAUS: POTENCIALIZANDO O FUTURO COM A BIOECONOMIA.....	27
BAHIA ECONÔMICA - BA.....	28
BC PLANEJA FERRAMENTA PARA RASTREAR, BLOQUEAR E OBTER DEVOLUÇÃO DE PAGAMENTOS.....	28
PROJETO DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA TEM PREÇO REAJUSTADO PARA R\$ 11 BILHÕES; SAIBA DETALHES.....	28
GOVERNO ESTÁ “NA RETA FINAL” PARA ANUNCIAR AS MEDIDAS DE CORTE DE GASTOS; DIZ HADDAD.....	29
PROJETO DE LEI PROPÕE MEDIDAS ADICIONAIS PARA COMBATER ENDIVIDAMENTO POR APOSTAS.....	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	31
HADDAD, TEBET, ESTHER DWECK E RUI COSTA SE REÚNEM COM LULA PARA DISCUTIR CORTE DE GASTOS: 'RETA FINAL', DIZ MINISTRO DA FAZENDA.....	31
MINISTROS DA EDUCAÇÃO, SAÚDE E TRABALHO SÃO CHAMADOS PARA REUNIÃO COM LULA SOBRE CORTE DE GASTOS.....	32
CONSULTORIA DA CÂMARA SUGERE MEDIDAS PARA GOVERNO ECONOMIZAR MAIS DE R\$ 1 TRI EM DEZ ANOS.....	33
ANTT ABRE MERCADO DE ÔNIBUS, MAS ‘ESQUECE’ 33% DAS ROTAS OPERADAS POR UMA ÚNICA EMPRESA SÓ ENTRE RJ E SP.....	34
COM R\$ 30 BI EM OBRAS PELO BRASIL, SEGURADORAS AVANÇAM NA INFRAESTRUTURA — MAS TÊM TRABALHO DE CASA A FAZER.....	34
BRASIL SE TORNA ÍMÃ DE INVESTIMENTOS GLOBAIS EM COMBUSTÍVEL ‘VERDE’ PARA AVIAÇÃO.....	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	37
O QUE ACONTECE SE O CORTE DE GASTOS PROMETIDO PELO GOVERNO FOR INSUFICIENTE? 5 ECONOMISTAS RESPONDEM.....	37
MEDIÇÃO DA TRANSPARÊNCIA E DA CORRUPÇÃO É UMA TAREFA COMPLEXA, MAS ESSENCIAL, AVALIAM ESPECIALISTAS.....	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 122/2024
Página 3 de 68
Data: 04/11/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

TARCÍSIO FAZ 2º LEILÃO PARA PPP DE CONSTRUÇÃO DE ESCOLAS EM SÃO PAULO; VEJA VALORES E CIDADES.....	43
TAXA DE JUROS TERÁ DE IR A 12,75% PARA INFLAÇÃO VOLTAR PARA A META EM 2026, DIZ ECONOMISTA DO BNP	44
SABESP COMUNICA VAZAMENTO 'INEXPRESSIVO' DE DADOS PESSOAIS APÓS ATAQUE HACKER À EMPRESA	48
TRANSAÇÃO DE PIX ACIMA DE R\$ 200 AGORA SÓ É FEITA EM APARELHOS CADASTRADOS; VEJA COMO ELEVAR LIMITE	48
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
BAIXA COBERTURA NO SANEAMENTO AINDA É DESAFIO PARA BELÉM.....	50
KLABIN VÊ LUCRO SUBIR PARA R\$ 729 MILHÕES NO 3º TRIMESTRE.....	52
GARGALOS EM BELÉM PARA COP30 PREOCUPAM	53
POR QUE SÃO 270 DELEGADOS NECESSÁRIOS PARA VENCER AS ELEIÇÕES NOS EUA?.....	53
BAIXA COBERTURA NO SANEAMENTO AINDA É PROBLEMA PARA BELÉM	54
A UM ANO DA COP30, BELÉM AINDA TENTA SUPERAR GARGALOS PARA RECEBER CÚPULA	56
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	60
DESCOMISSIONAMENTO E RECICLAGEM ESTÃO NA AGENDA DO SEGMENTO MILITAR	60
ANTAQ E GOVERNO DE RONDÔNIA DEBATEM CONCESSÃO DA HIDROVIA DO MADEIRA	61
ANP INCLUI 25 BLOCOS NAS BACIAS DE CAMPOS E DO ES NA OFERTA PERMANENTE	61
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL INICIA DRAGAGEM DO CANAL DE ACESSO.....	62
DRAGAGEM DO CANAL DE SÃO LOURENÇO AVANÇA EM NITERÓI.....	62
FROTA DE APOIO MARÍTIMO SE MANTEVE ESTÁVEL EM SETEMBRO	63
PECÉM MOVIMENTOU MAIS DE 66 MIL TEUS EM OUTUBRO	64
RENTABILIDADE, LEGISLAÇÃO E LICENCIAMENTO AINDA TRAZEM INCERTEZAS PARA RECICLAGEM.....	64
LEVANTAMENTO LISTA 18 NAVIOS DE CABOTAGEM COM POTENCIAL DE DESMANTELAMENTO ATÉ 2040	66
ESTUDO APONTA DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA DESCARBONIZAÇÃO NOS PORTOS.....	67
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	68
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

O ENGESSAMENTO DO ORÇAMENTO E O PAPEL DAS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS (PPPs) NA INFRAESTRUTURA DO BRASIL

Especialista explica como a rigidez do orçamento público e a falta de investimentos limitam o desenvolvimento

Por Ted Sartori



Martha Seillier, Especialista em políticas públicas e gestão governamental (Divulgação)

A engrenagem do caminho dos recursos para obras de infraestrutura, as parcerias público-privadas (PPPs) e as melhores opções para cada caso foram assuntos tratados pela especialista em políticas públicas e gestão governamental, Martha Seillier, em entrevista para A Tribuna.

Por que o orçamento público é tão engessado?

O orçamento brasileiro provavelmente é um dos mais engessados do mundo. Hoje, aproximadamente 95% das despesas primárias do orçamento são classificadas como obrigatórias, e isso deixa uma margem muito estreita para que o governo possa investir em infraestrutura, por exemplo. As despesas obrigatórias são aquelas previstas na legislação brasileira para o pagamento, por exemplo, de salários e aposentadorias de servidores públicos e o custeio da saúde e da educação. O problema é que essa parcela rígida dos gastos tem aumentado e, como consequência, observamos a redução dos investimentos públicos em infraestrutura ano após ano, limitando a capacidade de crescimento do País.

As legislações ajudam a travar investimentos públicos e privados no setor de infraestrutura?

O Brasil enfrenta desafios para crescer, que exigem elevados e persistentes investimentos em infraestrutura, nos mais diferentes setores. Entender que os recursos públicos são limitados e que os recursos disponíveis para investimentos públicos em infraestrutura são decrescentes é fundamental para se colocar o setor privado no centro da agenda de atração de investimentos para o País. Um relatório recente de fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU) mostrou que, entre 2020 e 2023, houve redução de mais de 35% nas obras públicas em execução, mas, nesse mesmo período, o número de obras paralisadas aumentou mais de 9%. Por outro lado, os investimentos privados dependem de regras claras e de segurança jurídica. Se observarmos de 2010 para cá, esses investimentos têm crescido ano após ano no Brasil, com exceção do período 2015-2017, em razão da forte recessão econômica.

A Parceria Público-Privada (PPP) é realmente o melhor caminho para obras de infraestrutura?

No Brasil, o termo correto seria falarmos em “desestatizações” para solucionar os gargalos de infraestrutura no País: privatizações, concessões e PPPs. Em outros países, o termo PPP tem sentido mais amplo, mas, no Brasil, temos legislação específica para as PPPs, que são um tipo de desestatização em que não há venda do controle de uma estatal ou de patrimônio público, mas sim a transferência dos serviços a um parceiro privado, por tempo determinado, mediante pagamento de contrapartidas pelo Poder Público. Hoje, no Brasil, as concessões constituem o modelo mais usado, por não dependerem de contrapartidas do Poder Público e por trazerem enormes volumes de investimentos privados.

O modelo proposto para o túnel Santos-Guarujá envolve PPP. É o adequado?

Inicialmente, o projeto do túnel Santos-Guarujá estava contemplado dentro do projeto de privatização da estatal que administra o Porto de Santos. Ele previa isso de maneira casada com a concessão do Porto a um parceiro privado, por 35 anos, com obrigações de investimentos que ultrapassavam R\$

20 bilhões. Nesse valor estava previsto um investimento de mais de R\$ 4 bilhões para o túnel, que deveria ser construído e operado pelo parceiro privado, mediante cobrança de tarifa regulada em contrato. Com a mudança de governo, o Porto foi retirado do plano de desestatizações, mas manteve-se a intenção de contratar um parceiro privado para a construção e operação do túnel. Ocorre que o pedágio do túnel não pode ser elevado e é pré-estabelecido em contrato, não sendo essa receita, portanto, suficiente para cobrir todos os gastos com a construção e operação do túnel. Quando as receitas do contrato não são suficientes e são necessários aportes públicos, estamos diante de um caso de PPP e não de uma concessão comum. Diante da decisão de não se avançar com a concessão total do Porto, a PPP do túnel se mostra, certamente, a melhor opção para uma execução célere e eficiente das obras, com a previsão de construção, operação e manutenção do túnel por um parceiro privado. Contudo, a PPP, também tem um custo elevado para a União e para o Governo de São Paulo, que deverão arcar com 86% dos aportes necessários, de acordo com os estudos mais recentes apresentados. A privatização da Autoridade Portuária de Santos (APS) casada com a concessão do Porto garantiria mais investimentos sem custo aos cofres públicos.

Privatizar a administração portuária seria uma boa, então?

As estatais hoje existentes no Brasil para a administração portuária enfrentam a falta de recursos para a realização de investimentos e amarras burocráticas que impedem a realização célere das intervenções. Além disso, uma auditoria operacional sobre o setor portuário realizada pelo TCU em 2020 apontou que as nomeações para os cargos públicos nas Autoridades Portuárias não observam critérios de qualificação e experiência. Também apontou a alta rotatividade dos gestores das Autoridades Portuárias públicas, gestão deficiente, corrupção, desperdício de recursos e comprometimento da qualidade dos serviços. Tudo isso leva a maior ociosidade e ineficiência nos portos públicos, impactando o custo do frete das mercadorias e o custo Brasil.

E dentro do setor portuário, qual seria o melhor tipo de desestatização hoje?

No Brasil, as concessões têm se mostrado o melhor caminho para elevar os níveis e patamares de investimentos em infraestrutura para aqueles setores que demandam forte regulação tarifária e fiscalização da qualidade dos serviços, como aeroportos, portos, ferrovias, rodovias, saneamento básico, energia etc. As autorizações, por outro lado, são um instrumento muito interessante para permitir que investidores privados invistam em infraestrutura, por sua conta e risco, em áreas particulares. Os Terminais de Uso Privativo (TUPs), no setor portuário, são um bom exemplo de como o setor privado pode duplicar sua participação na movimentação de contêineres em apenas dez anos, enquanto os portos públicos viram uma redução na movimentação desse tipo de carga entre 2010 e 2021.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/11/2024

DESCARBONIZAÇÃO DOS NAVIOS É META DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

Entidade é responsável por medidas para aprimorar a navegação em todo o mundo

Por Ted Sartori



Descarbonização dos navios é meta da entidade, que prevê emissão zero de carbono até 2050, com medidas de curto, médio e longo prazos (Vanessa Rodrigues/ AT)

A Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês, International Maritime Organization) está de olho na sustentabilidade e na automação do transporte marítimo. A entidade é responsável por medidas para melhorar a segurança no mar, proteção do setor em todo o mundo, prevenção da poluição por navios e também está envolvida em questões

legais.



Com sede em Londres, na Inglaterra, a agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) foi criada em 1948, em Genebra, na Suíça, mas a primeira reunião aconteceu somente em 1959. O Brasil é um dos 176 Estados-Membros da IMO - o País passou a fazer parte em 1963. Além disso, existem 66 organizações intergovernamentais com status de observador e 85 entidades não governamentais internacionais em patamar consultivo.

“O plano estratégico para o período de 2024 a 2029 se refere a promover maior reconhecimento da importância do setor para o comércio mundial devendo se concentrar na revisão, desenvolvimento, implementação e conformidade da regulamentação e alcançar os objetivos da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável da ONU e da Década dos Oceanos”, explica a jurista, diretora da Maritime Law Academy (MLAw) e colunista de A Tribuna, Eliane Octaviano.

Advogado especializado em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório Thiago Miller, também colunista de A Tribuna, especifica mais competências da Organização Marítima Internacional, dentro da padronização e orientação do funcionamento dos portos, embarcações e cargas transportadas – o que a entidade denomina “facilitação”.

“A orientação comum das atividades facilita o fluxo internacional e impede que cada país desenvolva legislações muito divergentes, favorecendo o bom relacionamento da logística marítima internacional. Além disso, a entidade desenvolve um papel importante na salvaguarda da vida humana dos marítimos, desenvolvendo protocolos de salvatagem e treinamento importantes para redução de riscos na atividade”, detalha.

Futuro

Em nota, a IMO explica que o foco de suas ações está em três assuntos. Um é a descarbonização do transporte marítimo. Para atingir a meta de emissão zero perto de 2050, estão sendo desenvolvidas medidas de curto, médio e longo prazos para reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Ações obrigatórias de curto prazo entraram em vigor em 2023, que exigem que os navios cumpram os requisitos técnicos de eficiência energética e intensidade de carbono.

“As medidas propostas de médio prazo estão atualmente sendo discutidas pelos estados-membros, compreendendo um padrão de combustível marítimo que regula a redução gradual da intensidade de gases de efeito estufa do combustível marítimo; e um elemento econômico, com base em um mecanismo de precificação de emissões. Uma vez finalizados, eles devem ser adotados em 2025, com entrada em vigor prevista para 2027”, explica, em nota, a entidade.

Mais metas

O outro tema é a digitalização e automação, incluindo a de procedimentos portuários. No primeiro caso, todos os Estados-Membros foram obrigados, desde 1 de janeiro, a implementar sistemas de Janela Única Marítima. Ela tem o objetivo de promover a desburocratização dos procedimentos de estadia dos navios nos portos, aumentando a eficiência geral, diminuindo o tempo de estadia dos navios e otimizando processos. O conceito, porém, já é adotado no Brasil desde 2011, por meio do programa Porto Sem Papel (PSP), agora coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Dentro do tema, está a regulamentação dos navios autônomos, que exigem pouca ou nenhuma intervenção humana para operar. “Navios autônomos e controlados remotamente estão sendo testados em algumas áreas marítimas, embora a maioria das previsões seja de que eles serão limitados a viagens curtas”, comenta, no texto, a IMO.

A entidade está desenvolvendo um esboço do International Code of Safety for Maritime Autonomous Surface Ships (Código MASS, um código internacional de segurança) para regular essas embarcações, com regulamentações opcionais a serem adotadas em 2025 e outras obrigatórias.

O terceiro assunto é a proteção oceânica. O tema do Dia Marítimo Mundial para 2025 é Nosso Oceano, Nossa Obrigação, Nossa Oportunidade.

“Reflete o papel vital do oceano na economia mundial, com mais de 80% do comércio global transportado pelo mar. Como maior setor operando no espaço oceânico, a navegação tem um papel central a desempenhar na proteção do ambiente marinho e na gestão dos recursos oceânicos”, comenta a entidade.

Código mundial em elaboração

A advogada gaúcha Andréia Propp Arend participou do Comitê de Segurança Marítima e das reuniões interseccionais sobre o assunto, tanto on-line quanto presencialmente, na qualidade de doutoranda em Estudos Marítimos, pela Escola de Guerra Naval, e autorizada pela Marinha do Brasil.

“Os debates versam sobre temas previamente estabelecidos, de acordo com o cronograma de elaboração do Código MASS (código internacional de segurança), tratando desde a principiologia, estrutura, organização dos capítulos, nomenclatura, até o aprofundamento sobre o que poderá ser necessário alterar nos instrumentos da IMO, entre outros”, explica.

A advogada conta que na 108ª reunião do Comitê de Segurança Marítima, ocorrida em maio, foi prevista a conclusão do Código MASS para maio de 2025, em versão não obrigatória, e para julho de 2030 na versão mandatória, com entrada em vigência desta prevista para 1º de janeiro de 2032. O 109º encontro deverá ocorrer no período de 2 a 6 de dezembro.

Temas a serem melhorados na IMO

Apesar do espaço para diversos e relevantes temas, por intermédio dos seus comitês, o advogado especializado em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório Thiago Miller acredita que há questões que podem ser aprimoradas na Organização Marítima Internacional (IMO).

Miller cita como exemplo que não se discute no órgão uma fiscalização ou regulação mais rígida em embarcações que aparecem com bandeiras de paraísos fiscais e que atuam em ações de degradação ambiental ou sucateamento das relações de trabalho.

“Há muitos países com enorme frota, apesar da pequena faixa litorânea, e não é possível permitir essa manipulação fiscal em detrimento de outros atores do cenário que seguem à risca os protocolos”, afirma.

O advogado também lembra que é importante que a Organização esteja atenta ao tema da reciclagem de navios. “Ele já possui Convenção esboçada e aguarda adoção por mais Estados, mas que reflete na segurança e proteção ambiental, temas estes que orientam também a sua atuação”, completa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/11/2024

RECEITA FEDERAL APREENDE MEIO MILHÃO DE CIGARROS ELETRÔNICOS NO PORTO DE SANTOS

Receita reforça as ações contra o contrabando no Brasil; entenda

Por Bárbara Farias



Cais santista, um dos focos da fiscalização, recebe, por mês, uma média de 700 contêineres em trânsito, mais do que o triplo dos outros portos (Rinson Chory/ Unsplash)

A Receita Federal está reforçando o combate ao contrabando de produtos para tentar dismantlar o crime organizado no Brasil. Para isso, anunciou nesta sexta-feira (1) iniciativas de controle mais rigorosas, inclusive nos portos, para barrar a entrada e a venda de mercadorias irregulares. As operações



serão realizadas em conjunto com a Polícia Federal (PF), Confederação Nacional do Comércio (CNC), Conselho Federal de Contabilidade e Justiça criminal.

O contrabando acontece quando são importados ou exportados produtos proibidos no País ou quando não são recolhidos os impostos devidos sobre mercadorias legais.

Operações

O conjunto de ações foi anunciado pelo secretário especial da Receita Federal, Robinson Sakiyama Barreirinhas, na sede da Alfândega do Porto de Santos. O reforço das medidas de controle aduaneiro está amparado pelas instruções normativas 2.229 e 2.231, ambas de 2024, do órgão federal.

A primeira medida anunciada pelo secretário diz respeito à proteção aos auditores fiscais atacados ou ameaçados durante as diligências. Nesses casos, a Receita Federal passará a atuar como assistente de acusação na esfera criminal, graças a um parecer emitido pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional.

A segunda ação trata da suspensão imediata do CNPJ da empresa que for flagrada vendendo cigarro contrabandeado ou eletrônico. “Junto à Confederação Nacional do Comércio e ao Conselho Federal de Contabilidade, estaremos orientando contribuintes e empresários a não venderem produto ilegal colocando a sua atividade em risco”.

A terceira medida refere-se à criação de um cadastro de pessoas que praticam contrabando e descaminho, em parceria com a Polícia Federal. “Nós faremos esse cadastro e fixaremos um critério para que haja uma presença da Justiça criminal nessas atividades”.

O quarto ponto é voltado ao fluxo financeiro. Segundo Robinson, há um fluxo intenso de lavagem de dinheiro, de entrada e saída de recursos do Brasil. “Já identificamos alguns indivíduos que trafegam com milhões de reais em dinheiro vivo por nossas fronteiras. Vamos trabalhar com a aduana, com a fiscalização interna do País e em parceria com aduanas estrangeiras para rastrear de quem é o dinheiro, quem está convertendo e para onde ele está indo”.

Cenário

O secretário apresentou o cenário do comércio legal e ilícito de cigarros tradicionais e eletrônicos no Brasil. Segundo ele, a Receita Federal deverá apreender, neste ano, 170 milhões de maços de cigarro.

“O Brasil produz 4,5 bilhões de maços por ano, sendo que em torno de 300 milhões são para exportação. Devem circular, contrabandeados, de 25% a 30% disso, o que dá em torno 1,7 bilhão de maços. Se um maço contrabandeado custar cerca de R\$ 5, estamos falando de R\$ 8,5 bilhões circulando com essa atividade”.

Só em relação aos cigarros eletrônicos, o secretário disse que a estimativa é apreender 2,3 milhões de unidades, número que pode aumentar com as novas ações. “A média de preço no varejo gira em torno de R\$ 100, mas calculando o cigarro eletrônico contrabandeado sendo comercializado a R\$ 50, são R\$ 1,2 bilhão movimentados”, apontou.

Mais rigor

A quinta medida anunciada pela Receita Federal para barra o contrabando é a fiscalização mais rigorosa, nos portos, de contêineres de passagem. São aqueles que não têm o porto brasileiro como destino, mas estão apenas em trânsito. Eles dispensam controle aduaneiro porque transportam mercadorias de outros países.

O Porto de Santos é um dos focos da fiscalização, pois recebe, por mês, uma média de 700 contêineres em trânsito, mais que o triplo da maioria dos outros portos. Nesta semana, a Alfândega de Santos apreendeu 500 mil unidades de cigarros eletrônicos irregulares em apenas duas ações.

O secretário especial da Receita Federal Robinson Sakiyama Barreirinhas explica que o intuito é proteger o comércio doméstico. “Não vendo o aspecto fiscal, de quem está importando, porque ele não está nem no Brasil, está em outro país, mas nós temos a atribuição da segurança do mercado nacional e vamos cada vez mais fiscalizar esses contêineres que estão de passagem pelo País”.

Já para coibir radicalmente o trânsito de cigarros eletrônicos, o secretário disse que foi editada uma norma impondo tolerância zero. “A partir de agora, nós vamos barrar e aplicar as penas da lei, inclusive a de perdimento desses produtos, Sabemos, pela inteligência da Receita Federal, que esse produto passa pelo porto no Brasil, vai para outros países e volta para cá”.

De acordo com o secretário, em 2023, a Receita apreendeu 1,4 bilhão de cigarros eletrônicos. “Em todo o ano passado, nós apreendemos nas fronteiras, circulando ou estocados no País, 1,3 milhão de cigarros eletrônicos. Em uma única ação, no Porto de Santos, apreendemos meio milhão de unidades do produto, ou seja, 35% do total”.

Ele ressalta que o contrabando sustenta o crime organizado. “O contrabando ou descaminho financia o crime organizado. Ao comprar um cigarro eletrônico contrabandeado você está transferindo dinheiro aos que roubam, aos que sequestram e aos que matam. Então, a Receita está disposta a fazer esse enfrentamento com a ajuda da sociedade”.

Segundo o secretário, a fiscalização reforçada ajudará a identificar, “em poucos dias, a quantidade de produtos ilegais” dentro dos contêineres que circulam, na modalidade de trânsito, principalmente nos portos de Santos, Paranaguá (PR), Navegantes (SC) e Itapoá (SC). “Em alguns dias de atividade, nós pegaremos a maior carga de cigarros eletrônicos proibidos”.

Sobre Santos receber o maior montante de contêineres em trânsito em comparação aos demais portos, o delegado da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, auditor fiscal Richard Neubarth, explicou que Santos é um porto centralizador de carga. “São contêineres que abastecem portos do Atlântico Sul e passam por aqui”.

Neubarth pontuou ainda que “o Porto de Santos é estratégico para que a ação dê bastante certo. Se a gente conseguir pegar aqui, vai economizar esforços do Estado na fronteira, nas demais rodovias e nas demais localidades”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/11/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

TRANSPosição TROUXE SEGURANÇA HÍDRICA AO CE, MAS FALTA ACABAR O RAMAL DO SALGADO

A Transposição das águas do Rio São Francisco trouxe segurança hídrica a uma parte dos Estados do Ceará, Paraíba e Pernambuco. Mas isso só vai ser mais efetivo, quando forem concluídas as obras complementares. No primeiro dia da série de reportagens sobre o impacto da transposição, a matéria fala sobre a situação do Ceará

Por **Ângela Fernanda Belfort** - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



A transposição das águas do Rio São Francisco poderia estar beneficiando mais pessoas, caso as obras complementares tivessem sido concluídas. Foto: Raylton Alves/Banco de Imagens

O projeto de Transposição das Águas do Rio São Francisco trouxe segurança hídrica a uma parte do Nordeste Setentrional, mas ainda faltam muitas obras complementares serem concluídas e até saírem do papel para a obra cumprir o



propósito de beneficiar 12 milhões de pessoas na Região, como inicialmente estava previsto. A boa notícia é que o governo federal retomou algumas obras importantes – como o Ramal do Salgado, no Ceará, e o Ramal do Apodi, na Paraíba. A parte negativa: existem outras obras que ainda não são nem projeto para que esta água chegue a quem precisa.

Às vezes até o que já está concluído, não tem condições de transportar mais água porque faltam equipamentos, como ocorre no trecho do Eixo Norte da Transposição no Ceará, que não pode transportar mais água, porque deveriam ter sido implantadas oito bombas nas estações elevatórias, mas só foram instaladas duas. A falta das bombas faz o Ceará atualmente ter uma capacidade de receber 25 metros cúbicos da transposição por segundo, o que corresponde a cerca de 25% do que era inicialmente previsto.

Ainda no Ceará, há locais em que o Eixo Norte da transposição deveria ter dois aquedutos cada um com a capacidade de transportar 50 metros cúbicos por segundo, totalizando 100 metros cúbicos por segundo, que poderiam ser recebidos naquele Estado. No entanto, foi construído somente um aqueduto com a capacidade de transportar 50 metros cúbicos por segundo. Em algumas localidades, a construção do projeto ocorreu de forma modular, como, geralmente, acontecem com os grandes e caros projetos de infraestrutura.

“Hoje, já precisaríamos de 50 metros cúbicos por segundo. Precisaríamos de mais duas bombas. A obra demorou um pouco para terminar e repercutiu nas obras complementares”, resume o secretário estadual de Recursos Hídricos do Ceará, Ramon Rodrigues. Segundo ele, o próprio governo federal está se comprometendo a licitar mais duas bombas para o Eixo Norte conseguir transportar 50m³ por segundo.

As águas da transposição podem ser usadas por 4 milhões de habitantes no Ceará, caso seja necessário. “A gente recebe esta água, mas não recebe continuamente. Esta água só vem para a gente quando tem uma necessidade, por exemplo, nos últimos anos no Ceará tem chovido regular, então a gente não tem precisado muito dessa água do São Francisco, que é um sistema caro, que requer muito bombeamento, requer energia. Então a gente só usa quando efetivamente tem uma necessidade e as águas locais não suprem a nossa demanda”, conta Ramon.

Também chama a atenção o cuidado que o Ceará tem com água do São Francisco. Os cearenses têm uma companhia que faz a gestão da água bruta e a água do São Francisco só entra no sistema de distribuição daquele Estado, quando ocorre uma liberação da companhia, que avalia a necessidade do uso da água. “A gente que é daqui, já viu o que é seca, sabe muito bem o valor da água”, diz Ramon.

Atualmente, as obras complementares a transposição mais importantes para o Ceará são: o Ramal do Salgado e o Ramal do Apodi. O Ramal do Salgado está em construção e vai levar a água do Eixo Norte até a Grande Fortaleza. Atualmente, a água do São Francisco chega a capital cearense pelo Castanhão. Com o Ramal do Salgado, a distância para a água chegar em Fortaleza terá uma redução de cerca de 100 km, de acordo com informações do Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional (MIDR). Esta etapa do empreendimento vai demandar um investimento de R\$ 434 milhões e está sendo bancada com recursos federais.

Também em construção, o Ramal do Apodi, no Rio Grande do Norte, é importante para os cearenses, porque vai permitir que a água do Velho Chico chegue ao Ramal do Salgado. Cerca de 20 km depois do Ramal do Apodi captar a água do Eixo Norte, ele vai ter uma derivação que vai abastecer o Ramal do Salgado. Ambos os ramais estão em obras realizadas pelo governo federal. “A nossa expectativa é de que ambos sejam concluídos neste governo”, comenta Ramon.

O primeiro trecho do Eixo Norte que fez a água do São Francisco chegar ao Ceará foi inaugurado em junho de 2020, pelo então presidente Jair Bolsonaro (PL). Isso ocorreu 13 anos depois do início das obras, que começaram em 2007. Na época, a água chegou a Barragem de Jati, a porta de entrada para o sistema adutor do Castanhão, que liga o Sul do Estado a Região Metropolitana de Fortaleza.



Barragem de Jati, no interior do Ceará, que passou a receber água da transposição do São Francisco. Foto:Secretaria de Recursos Hídricos do Ceará

Entenda o que é a transposição do São Francisco

As obras da transposição do Rio São Francisco foram iniciadas em 2007, no segundo governo do presidente Lula (PT). A demora na conclusão das obras ocorreu, por vários motivos, inclusive por falta de repasse de recursos federais, a instabilidade política que resultou no

impeachment da presidente Dilma Rousseff (PT) e a maior recessão da história do Brasil, que ocorreu entre o segundo trimestre de 2014 e o final de 2016, entre outros.

O projeto da transposição prevê a construção de 477 quilômetros de canais, divididos em dois eixos: o Leste e o Norte, que levariam água a 12 milhões de pessoas em 390 municípios nos estados de Pernambuco, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, que são atingidos por estiagens com frequência.

O Eixo Norte capta a água em Cabrobó e passa por Salgueiro, Terranova e Verdejante, em Pernambuco; Penaforte, Jati, Brejo Santo, Mauriti e Barro, no Ceará; em São José de Piranhas, Monte Horebe e Cajazeiras, na Paraíba. Já o Eixo Leste começa em Floresta (PE) e atravessa os municípios pernambucanos de Custódia, Betânia e Sertânia; acabando em Monteiro, na Paraíba.

Os dois eixos incluíam a construção de 13 aquedutos, nove estações de bombeamento, 27 reservatórios, nove subestações, 270 quilômetros de linhas de transmissão em alta tensão e quatro túneis.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/11/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ VAI A PORTO VELHO (RO) DEBATER A CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA

A visita técnica foi um convite do governo local a fim de conversar sobre o projeto de licitação



Brasília, 04/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) foi para Porto Velho (RO), nesta semana, a convite do governo do Estado, debater o projeto de concessão da Hidrovia do Rio Madeira.

A licitação é de extrema importância para o Estado, pois vai evitar o desabastecimento de combustíveis e reduzir a quase zero o risco de desabastecimento de produtos. Além disso, a via é fundamental para o escoamento da produção de grãos para Rondônia.

Na intenção de dialogar mais com os setores da economia e as autoridades locais impactados pela concessão, a ANTAQ, juntamente com a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, foi para Rondônia.

O diretor, Wilson Lima Filho, representou a Agência na visita nesta segunda-feira (04). Estavam presentes ainda o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, o governador de

Rondônia em exercício, Sérgio Gonçalves, e o secretário adjunto de Estado do Desenvolvimento Econômico do Estado de Rondônia, Avenilson Trindade.

Concessão do Madeira

A Hidrovia do Rio Madeira compreende o trecho entre Porto Velho e sua foz, abrangendo os estados de Rondônia e Amazonas, com extensão de 1.075 km. Com a concessão será possível gerar emprego e renda de maneira sustentável para a região.

Além disso, com a garantia dos investimentos em manutenção da via será possível transportar carga por mais tempo, inclusive no período da seca, e o recebimento de embarcações maiores e com mais quantidades de cargas. Neste período, a profundidade mínima do Rio Madeira será de 3,5 metros (com um calado de 3 metros).

Com a manutenção do calado e a sinalização adequada, o transportador de carga terá um ganho de eficiência tendo em vista que as embarcações poderão trafegar à noite e com mais carga durante a seca. Com esse ganho de eficiência, a ANTAQ estima uma redução do custo das empresas de navegação em torno de 24%, frente a uma tarifa de R\$ 0,80 por tonelada.

Na modelagem ficou definido que somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária começar a prestar o serviço. Em relação ao transporte de passageiros e a pequenas embarcações não haverá cobrança de tarifa.

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: 04/11/2024

CONSULTA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL IQI16, NO PORTO DO ITAQUI (MA) COMEÇA NESTA SEGUNDA-FEIRA (04)

Audiência pública será transmitida pelo YouTube da ANTAQ no dia 21 de novembro a partir das 15h



Foto: Porto do Itaqui (MA)

Brasília, 04/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) inicia nesta segunda-feira (04) a Audiência Pública nº 17/2024, que visa obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização do arrendamento da área IQI16.

O terminal, localizado no Porto do Itaqui (MA), é destinado à movimentação e armazenagem de grânéis sólidos minerais, especialmente fertilizantes. A previsão de investimentos diretos no empreendimento é de R\$ 41,07 milhões

A sessão pública virtual sobre a licitação vai acontecer no dia 21 de novembro de 2024 a partir das 15h. A transmissão será realizada pelo canal da ANTAQ no YouTube. Não é necessária inscrição para assistir a audiência.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do arrendamento do terminal IQI16 estão disponíveis neste link.

O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 02 de janeiro de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.



Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia172024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 -
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 04/11/2024



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

NOTA DE ESCLARECIMENTO SOBRE O PROCESSAMENTO DE CARGA DO TERMINAL DE GUARULHOS

Desde os problemas verificados no processamento de carga do Terminal de Guarulhos, o Ministério de Portos e Aeroportos, por meio da Secretaria de Aviação Civil, e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) vêm acompanhando a situação junto à concessionária.

Nas últimas semanas, considerando o recebimento de novas queixas a respeito de atrasos para recebimento e entrega das cargas no Aeroporto Internacional de Guarulhos, a Anac solicitou à concessionária a adoção de providências imediatas para a solução do problema e avalia as providências administrativas cabíveis.

Concomitantemente, a Agência está conversando com as partes afetadas (empresas aéreas, agentes de carga, associações etc.) para verificar os impactos e avaliar outras providências administrativas que eventualmente se julgarem necessárias.

No dia 1º novembro, a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e Diretoria da Anac se reuniram com a GRU Airport e as empresas aéreas, ocasião em que as partes se comprometeram com a adoção de um plano de ações para reduzir o volume de cargas nos pátios e os prazos de processamento das cargas.

O Ministério de Portos e Aeroportos agradece às associações dos setores afetados pelo trabalho colaborativo na busca de soluções para a situação.

Foram ouvidas pela Anac sobre a questão das cargas em Guarulhos as entidades: Sindicato Nacional de Comissárias de Despachos, Agentes Transitários e Intermediários de Carga, Logística e Fretes em Comércio Internacional (Sindicomis), Sindicato dos despachantes aduaneiros de São Paulo (Sindasp), Associação dos Operadores de Recintos Alfandegados de Zona Secundária do Brasil (Apra-BR), Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo (SETCESP), Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Associação Internacional do Transporte Aéreo (Iata), Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib) e Associação Latino Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (Alta).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 04/11/2024

PORTAL PORTO GENTE

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PUBLICA RESULTADO FINAL DE CONCURSO PÚBLICO

Por Pedro

APS homologa Concurso 01/2024, para vagas de diversos cargos



A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou, na sexta-feira (01/11), a homologação do Concurso Público 01/2024, para preenchimento de 168 vagas em diversos cargos.

Agora, a APS tem dois anos para chamar os aprovados, mas o objetivo é que os primeiros convocados já iniciem na empresa ainda neste ano de 2024.

O concurso, que teve provas em junho, visa atender às seguintes vagas: Técnico Portuário – assistente administrativo ou fiscalização portuária, Eletricista, Técnico de Edificações, Mecânico, Técnico de Segurança do Trabalho, Projetista e Técnico Ambiental.

Também estão na relação vagas de nível superior: Administração, Contabilidade, Analista de sistemas, Oceanografia, Biologia, Jornalista, Economista, Assistência social, Estatística, Medicina do Trabalho, Pedagogia, Publicidade, Tecnólogo ambiental, Analista de comércio exterior, Enfermagem do trabalho e Relações públicas.

As vagas para Advocacia não estão relacionadas porque estão sub judice. Já para as vagas de Guarda Portuário, nos próximos dias terá publicada o resultado da fase de avaliação psicológica. Depois, haverá entre os classificados a chamada para heteroidentificação dos candidatos que se autodeclararam negros.

A relação final do Concurso Público 001/2024 da APS pode ser conferida no site da Fundação para o Vestibular da Universidade Estadual Paulista (Vunesp) ou no site do Porto de Santos: <https://www.portodesantos.com.br/informacao/servidores/concursos/concurso-2024/>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 04/11/2024

DRAGAGEM: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA UMA GESTÃO EFICIENTE E SUSTENTÁVEL

Editorial Portogente



Quando há profundidade de água acessível o comércio marítimo flui.

A dragagem – processo de remoção de sedimentos e materiais do fundo dos cursos d'água – é fundamental para garantir a operação contínua e segura dos portos. Com o aumento do calado operacional dos navios, a necessidade de aprofundamento dos canais de navegação e dos berços de atracação torna-se essencial para fortalecer a competitividade dos portos brasileiros.

Veja mais: *Gargalos e a Urgência de um Planejamento de Longo Prazo - Portogente*



<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116145-gargalos-e-a-urgencia-de-um-planejamento-de-longo-prazo>

O governo brasileiro está avançando em estudos e propostas para conceder a gestão dos canais de acesso dos principais portos à iniciativa privada, com contratos de longo prazo. Essa é uma decisão acertada, considerando que planos de longo prazo permitem uma melhor estratégia para manutenção das profundidades, gerando maior produtividade nas dragagens. Atualmente, esses contratos são curtos, de um a dois anos, e frequentemente enfrentam disputas judiciais, prejudicando a estabilidade necessária para operações contínuas e eficientes.

Veja mais: Governo dá início a estudo para privatizar dragagem do Porto

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/governo-da-inicio-a-estudo-para-privatizar-dragagem-do-porto>

A eficiência na dragagem também depende da densidade do solo in situ e da capacidade das empresas de realizar o serviço com qualidade e produtividade. Entretanto, questões como aditivos contratuais, acréscimos e as dificuldades no licenciamento fazem com que o mercado de dragagem seja quase monopolizado, com contratos recorrentes para as mesmas empresas. Somente por isso, esse contexto desfavorece a melhor abordagem, mais técnica, ampla e criteriosa para que o setor atinja os melhores padrões mundiais, de produtividade e sustentabilidade.

Veja mais: Regionalização dos portos pode ser a propulsora de novo ciclo econômico para o Brasil - Portogente

<https://portogente.com.br/websummits-nova-abertura-portos/106559-regionalizacao-dos-portos-pode-ser-a-propulsora-de-novo-ciclo-economico-para-o-brasil%22>

Esse tema foi amplamente abordado em webinars do Portogente, onde se discutiu o contrato de dragagem do Porto de Santos com a Van Oord, marcado por polêmicas e críticas quanto aos custos. Esse episódio evidencia a importância de critérios técnicos sólidos na gestão da manutenção das profundidades à navegação, como fator de segurança e competitividade comercial. Hoje, uma realidade aquém das possibilidades.

Veja mais: Bolsonaro ao largo do imbróglio da dragagem do Porto de Santos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/110600-bolsonaro-ao-largo-do-imbroglio-da-dragagem-do-porto-de-santos>

A dragagem no Porto de Santos há muito tempo é um desafio que demanda soluções definitivas. Como ilustra o caso da Dragabrás Serviços de Dragagem, empresa belga responsável pela dragagem do canal de acesso, cuja medição foi contestada pela Autoridade Portuária, mas ainda assim foi paga. O episódio continua gerando dúvidas e rumores até hoje, reforçando a necessidade de transparência e de critérios rigorosos.:

Veja mais: Modelo de contratação e eficiência dos serviços de dragagem de aprofundamento - Portogente

<https://portogente.com.br/paineis-websummit2017/99-summit-2017/97756-modelo-de-contratacao-e-eficiencia-dos-servicos-de-dragagem-de-aprofundamento>

Diante da oportunidade de aprimorar a gestão da dragagem nos portos brasileiros, o Porto de Santos tem potencial e convém servir como paradigma para o setor, combinando gestão eficiente, sustentabilidade e alinhamento técnico com as melhores práticas globais.

Veja mais: Erros conceituais prejudicam dragagem no Porto de Santos - Portogente

<https://portogente.com.br/dragagemportuaria/101513-erros-conceituais-prejudicam-dragagem-no-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 04/11/2024



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AVIAÇÃO REGIONAL NO BRASIL: AVANÇOS E DESAFIOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Brasil, com sua vasta extensão territorial e rica diversidade cultural, sempre foi um país com um enorme potencial turístico. E nas últimas décadas, esse mercado se desenvolveu consistentemente apoiado no setor aéreo. No entanto, a pandemia da Covid-19 colocou à prova a resiliência desse segmento de transporte, que viu seus números despencarem na Nação. A recuperação, porém, tem sido notável, e o País alcançou recentemente um feito inédito: tornou-se o quarto maior mercado de voos domésticos do mundo.

Essa conquista é fruto de um conjunto de fatores, que vão desde a retomada da confiança do consumidor à implementação de políticas públicas que estimularam a demanda por viagens aéreas. O programa Voa Brasil, por exemplo, ao oferecer passagens aéreas a preços acessíveis para aposentados, democratizou o acesso ao transporte aéreo e impulsionou o turismo interno.

O crescimento do setor aéreo tem impactos positivos em diversas áreas da economia. Além de gerar empregos e movimentar a cadeia produtiva do turismo, a aviação contribui para a integração nacional, facilitando a circulação de pessoas e bens entre as diferentes regiões do país. A conectividade aérea é fundamental para o desenvolvimento de regiões mais remotas, que passam a ter maior acesso a serviços e oportunidades.

A retomada do turismo interno também é um fator importante para a diversificação da matriz econômica brasileira. Ao explorar as belezas naturais e culturais do País, os turistas contribuem para a geração de renda nas comunidades locais e para a preservação do patrimônio natural.

No entanto, para consolidar essa posição de destaque no mercado de aviação mundial, é preciso que o Governo continue investindo na infraestrutura aeroportuária, na modernização da frota aérea e na qualificação da mão de obra do setor. Além disso, é fundamental manter um ambiente regulatório favorável, que incentive a competição e a inovação.

A expansão do mercado aéreo doméstico também traz desafios, como a necessidade de garantir a segurança operacional e a sustentabilidade ambiental. As companhias aéreas devem investir em tecnologias mais eficientes e em combustíveis menos poluentes, contribuindo para a redução das emissões de gases do efeito estufa.

Em suma, o crescimento do setor aéreo brasileiro é uma notícia positiva que demonstra a força e a resiliência da economia nacional. Ao investir no turismo e na conectividade aérea, o País está abrindo novas oportunidades de desenvolvimento e promovendo a integração entre as diferentes regiões. É fundamental que esse processo continue sendo impulsionado, com o apoio do Governo, da iniciativa privada e da sociedade civil.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/11/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - DISPUTA PELA PRESIDÊNCIA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS TEM TRÊS NOMES

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

ELEIÇÃO NA CÂMARA 1

A três meses da eleição da nova mesa diretora da Câmara dos Deputados, que irá comandá-la no biênio 2025/2026, três nomes já surgiram na disputa pela Presidência. Na terça-feira da semana passada, o presidente Arthur Lira (PP-AL) anunciou seu apoio ao deputado Hugo Motta (Republicanos-PB), que será candidato pelos partidos que compõem o bloco MDB-PSD-

Republicanos-Podemos, do qual é vice-líder – no total, 147 deputados integram o grupo. Horas, depois, dois outros deputados: Antonio Brito (PSD-BA) e Elmar Nascimento (União-BA) também confirmaram suas candidaturas ao cargo.

ELEIÇÃO NA CÂMARA 2

Antônio Brito disse que busca o consenso na Casa. “Vocês me conhecem: eu dialogo com a esquerda, com a direita e com o centro. O consenso não é buscado entre os desiguais, mas buscar pautas comuns a todos que a gente possa defender e colocar em votação na Casa, com previsibilidade, e isso eu vou fazer”, disse. Já Elmar afirmou que sua candidatura “se firma na renovação e no fortalecimento da democracia, valorizando a diversidade de pensamentos”. Segundo ele, seu objetivo é “permitir que surjam as melhores decisões para o País, assegurando a participação efetiva dos 513 deputados desta Casa”, afirmou.

ELEIÇÃO NA CÂMARA 3

A eleição da nova Mesa será no início de fevereiro, em data a ser confirmada. Estarão em disputa sete cargos: presidente, 1º vice-presidente, 2º vice-presidente, 1º secretário, 2º secretário, 3º secretário e 4º secretário.

NOVA LINHA ADIADA

A companhia aérea Latam adiou o início de seu novo serviço direto entre São Paulo (Guarulhos) e Fernando de Noronha (PE). A linha seria implantada no próximo dia 15, mas o começo da operação foi postergado para 1º de fevereiro do próximo ano, uma vez que o aeroporto de Noronha ainda não foi liberado para voos com jato.

CARUARU 1

Projeto em análise pelo Congresso Nacional (PLN 36/24) prevê abrir crédito especial no Orçamento de 2024 para melhorias no aeroporto de Caruaru (PE). Serão R\$ 15,4 milhões obtidos com um remanejamento de despesas dentro do Ministério de Portos e Aeroportos. De acordo com a pasta, o objetivo é viabilizar a adequação do aeroporto à operação de aeronaves tipo 3C (Embraer 195 E2), prevendo a operação instrumentada e o aumento da demanda de passageiros.

CARUARU 2

O projeto será analisado pela Comissão Mista de Orçamento e, em seguida, pelo Plenário do Congresso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/11/2024

NACIONAL - BRASIL SE TORNA O QUARTO MAIOR MERCADO DE VOOS DOMÉSTICOS DO MUNDO

Recuperação do setor aéreo e iniciativas como o programa Voa Brasil impulsionam turismo interno e colocam o país entre as potências globais

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



De acordo com os dados divulgados pela Anac, em setembro deste ano, aproximadamente 80% dos cerca de 10 milhões de turistas brasileiros optaram por destinos nacionais (Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil)

O Brasil alcançou o posto de quarto maior mercado de voos domésticos do mundo, com uma participação de 1,2% no tráfego aéreo global, segundo dados divulgados na última semana pela Associação Internacional de Transportes Aéreos (Iata). Esse avanço coloca o



país entre as grandes potências de aviação doméstica, atrás apenas de Estados Unidos, China e Japão, que lideram o setor mundialmente.

O Ministério do Turismo destaca que essa conquista reflete uma expressiva recuperação do número de passageiros internos após o impacto da pandemia, evidenciando um movimento de retomada comparável ao de outras grandes economias. A lata aponta que o mercado doméstico brasileiro cresceu 6,6% até o momento em 2024, superando a média mundial de crescimento, que foi de 5,6%. Com isso, o setor aéreo nacional vem retomando seu fôlego, chegando a transportar 44 milhões de passageiros em voos domésticos até julho.

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) reforçam o crescimento do turismo interno, revelando que, em setembro, aproximadamente 80% dos cerca de 10 milhões de turistas brasileiros optaram por destinos nacionais. Esse dado reflete a força da demanda por viagens internas e a preferência dos brasileiros por explorar o país, impulsionada também por iniciativas do Governo Federal que tornam o transporte aéreo mais acessível.

Um exemplo dessa estratégia de incentivo ao turismo interno é o programa Voa Brasil, lançado pelo Governo em julho de 2024. Destinado a aposentados do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), independentemente da faixa de renda, o programa permite a compra de passagens aéreas por até R\$ 200 por trecho para quem não viajou nos últimos 12 meses. Em apenas dois meses, o Voa Brasil já comercializou cerca de 10,4 mil passagens, atendendo a 68 destinos nacionais e ampliando as opções de viagem para essa parcela da população.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/11/2024

REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE GUARULHOS ENFRENTA PRESSÃO PARA MELHORAR FLUXO DE CARGAS

Agência reguladora se reúne com concessionária e entidades do setor para implementar ações imediatas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) intensificou as ações para solucionar os problemas de processamento de carga no Aeroporto de Guarulhos (SP), que têm gerado reclamações devido a atrasos na entrega e recebimento de mercadorias. Em resposta a essas queixas, a Anac solicitou à concessionária GRU Airport que adote providências imediatas para reduzir os atrasos no Terminal de Cargas.

Nas últimas semanas, a Anac tem mantido diálogo com empresas aéreas, agentes de carga e diversas associações do setor para entender o impacto da situação e planejar medidas adicionais, caso sejam necessárias. Como parte desse esforço, na sexta-feira, 1º de novembro, a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e a Diretoria da Anac se reuniram com a GRU Airport e representantes das companhias aéreas. Durante a reunião, as partes assumiram o compromisso de implementar um plano de ações para otimizar o fluxo de cargas nos pátios e diminuir os tempos de processamento.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) expressou agradecimento às associações dos setores afetados, que têm colaborado para encontrar soluções. Entre as entidades que discutiram a questão com a Anac estão o Sindicato Nacional de Comissárias de Despachos (Sindicomis), o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de São Paulo (Sindasp), a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), e a Associação Internacional do Transporte Aéreo (Iata), além de outros representantes de logística e transporte aéreo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/11/2024

NACIONAL - CONSULTA PÚBLICA SOBRE ZPES QUER FORTALECER MERCADO EXPORTADOR

Com foco em tecnologia e engenharia, lista preliminar contempla atividades com alto valor agregado e está aberta a sugestões

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



As chamadas Zonas de Processamento de Exportação são áreas designadas para estimular a cultura exportadora, difusão de tecnologia e redução de desigualdades regionais (Foto: Divulgação)

O Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE) lançou uma consulta pública para receber sugestões sobre uma lista preliminar de serviços voltados à exportação, que poderão se enquadrar no regime das Zonas de Processamento de Exportação (ZPE). Os interessados podem enviar contribuições até o dia 25 deste mês, utilizando o portal

Participa Brasil.

A proposta contempla 76 atividades baseadas na Nomenclatura Brasileira de Serviços (NBS), divididas em categorias como pesquisa e desenvolvimento, engenharia, desenho industrial, consultoria, segurança e suporte em TI, além de desenvolvimento de aplicativos e programas, hospedagem de infraestrutura, gerenciamento de redes e telecomunicações via internet.

A lista inclui serviços oferecidos de forma transfronteiriça, com o prestador localizado no Brasil e o cliente no exterior. Segundo o secretário-executivo do CZPE, Fabio Pucci, a construção da lista considerou serviços com histórico de exportação relevante para o país. “A regulamentação dessa lista permitirá que empresas prestadoras de serviços dedicadas exclusivamente ao mercado externo e que atendam aos objetivos do regime possam operar sob o regime das ZPE, beneficiando-se de incentivos fiscais e aumentando a competitividade dos serviços brasileiros no exterior”, afirma Pucci.

O CZPE explica que os serviços incluídos foram selecionados considerando seu alto valor agregado e a relevância para a Nova Indústria Brasil (NIB), que visa impulsionar a transformação digital no país. A consulta pública permite que associações empresariais, prestadores de serviços, sociedade civil e outros interessados enviem sugestões e proponham novos códigos da NBS, promovendo transparência e engajamento social na decisão final do CZPE.

As ZPEs são áreas designadas para estimular a cultura exportadora, difusão de tecnologia e redução de desigualdades regionais. Empresas instaladas nesses espaços recebem benefícios fiscais e administrativos para aumentar sua competitividade internacional. Produtos destinados à exportação, produzidos nas ZPEs, recebem incentivos como a suspensão de tributos, incluindo IPI, Pis-Cofins, Imposto de Importação e AFRMM, para aquisição de máquinas, equipamentos, insumos e matérias-primas. Esses benefícios se transformam em isenção ou alíquota zero quando os produtos finais são exportados.

O CZPE, órgão presidido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, inclui representantes da Casa Civil e dos ministérios da Fazenda, Integração e Desenvolvimento Regional, Meio Ambiente, Planejamento e Orçamento, Portos e Aeroportos e Transportes.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/11/2024

REGIÃO SUL - NAVIO GRANELEIRO É REBOCADO APÓS ENCALHAR NO CANAL DE ITAPUÃ

O Mount Taranaki partiu do Porto do Rio Grande com destino a Porto Alegre transportando carga de cevada

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O incidente com o Mount Taranaki foi causado por conta do baixo nível de água do Lago Guaíba no trecho do Farol de Itapuã. Na sexta-feira, o nível registrado era de 0,54 metro

O navio Mount Taranaki, que estava preso desde a última quinta-feira (31) no Canal de Itapuã, na Região Metropolitana de Porto Alegre, desencalhou na tarde deste

domingo (3), segundo informou as autoridades marítimas locais. Embarcação foi removida com auxílio de dois rebocadores.

O navio graneleiro, de bandeira de Hong Kong, encalhou após ter partido do Porto do Rio Grande, transportando carga de cevada, com destino a Porto Alegre. O incidente foi registrado durante a manhã.

O incidente foi causado por conta do baixo nível de água do Lago Guaíba no trecho do Farol de Itapuã. Na sexta-feira, o nível registrado de apenas 0,54 metro.

Mesmo após o desencalhe do Mount Taranaki, ainda não há confirmação para o navio atracar em Porto Alegre, uma vez que será necessário que o nível do Guaíba suba nos próximos dias para a embarcação poder seguir viagem sem sofrer acidentes ou demais danos.

O problema do nível de água no Rio Grande do Sul ainda é reflexo da tragédia climática que atingiu o estado gaúcho no mês de maio resultando no acúmulo de sedimentos no fundo do mar.

Problemas

Em razão do encalhe do Mount Taranaki, a navegação na região foi altamente prejudicada. Navios atracados em Porto Alegre que já realizaram suas operações ficaram impossibilitadas de seguir viagem por conta do incidente.

Outros problemas detectados na região foram de navios fundeados que passaram dias sem receber autorização para entrar no Guaíba e atracar em Porto Alegre.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/11/2024

REGIÃO SUDESTE - PRIMEIRA FASE DE OBRAS DO AEROPORTO DE GUARUJÁ TERMINA NESTE ANO

Serviços de recuperação e cercamento da pista estão mais de 50% concluídos

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A reforma e adequação da pista de pouso e decolagem, bem como a instalação das cercas operacionais ao redor da pista, são alguns dos serviços que vêm sendo executados

A Prefeitura de Guarujá (SP) informa que, até o final deste ano, estarão totalmente concluídas as obras da primeira fase do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá, localizado na Base Aérea, em Vicente de Carvalho. Esta etapa contempla reforma e adequação da pista de pouso e decolagem, com investimento de

R\$ 19 milhões, provenientes do Governo Federal.

Atualmente, são executados os serviços de reforma e adequação da pista de pouso e decolagem, instalação das cercas operacionais ao redor da pista (metragem de 3.853 metros), assim como barreira de proteção da fauna (145 metros), escavação, sistema de drenagem, execução de fundações e execução da viga longitudinal e instalação dos mourões e telas (alambrados), realizados por mais de 50 trabalhadores.

Também serão realizadas intervenções nas pistas de táxi A, B e C, faixa de pista, área de resa (cabeceiras da pista), vias de acesso de serviço e sinalização horizontal e vertical.

O secretário municipal de Infraestrutura e Obras, Adilson de Jesus, ressalta que as intervenções estão mais de 50% concluídas nessa primeira etapa. “Estamos em uma fase avançada de recuperação asfáltica e pavimentação inclusive. A próxima fase é realizar a sinalização”.

Simultaneamente, o acesso ao futuro aeroporto está sendo revitalizado a fim de pre parar toda a estrutura viária para receber moradores e turistas nessa região.

A Fase 1, que contempla serviços na Avenida Áurea Gonzalez (entre a Rodovia Cônego Domênico Rangoni e a Avenida Acaraú), tem 60% de execução já concluída. O valor contratual é de R\$ 8,12 milhões.

Já a Fase 2, com obras na Avenida Presidente Vargas e na Rua São Paulo, tem 21% dos serviços executados. O valor contratual é de R\$ 19,1 milhões, com recursos da Secretaria Estadual de Turismo.

Nos dois trechos, são realizados demolição de guia, sarjeta, passeio, abertura de caixa, drenagem, tampas e bocas de lobo, poço de visita, construção de guia, sarjeta, passeio, travessias com aduela, rampas da ciclovia, pavimentação asfáltica com aplicação de binder e capa, além da construção de ciclovia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/11/2024

PORTO DE SANTOS - FIPS COMPLETA UM ANO DE NOVA GESTÃO E DESTACA OBRAS

Empresas destacam avanços em obras de infraestrutura importantes para o Porto de Santos

Por VANESSA PIMENTEL vanessa.pimentel@redebenews.com.br



Agora, a obra da Pera de Outeirinhos encontra-se na fase 2, que abrange a criação de saídas de vagões vazios e tem previsão de ser concluída ainda neste mês de novembro. Foto: Divulgação/FIPS

A Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) completou, em outubro deste ano, o seu primeiro ano de operação em nova gestão. Formada pelas empresas Rumo, MRS e VLI, a parceria visa operar, manter e expandir a

infraestrutura ferroviária que atende o complexo portuário santista, num contrato com vigência de 35 anos, renováveis por igual período. O investimento, nos primeiros cinco anos, deve ser de, no mínimo, R\$ 1 bilhão.

FORMADA PELAS EMPRESAS RUMO, MRS E VLI, A PARCERIA VISA OPERAR, MANTER E EXPANDIR A INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA QUE ATENDE O COMPLEXO PORTUÁRIO SANTISTA, NUM CONTRATO COM VIGÊNCIA DE 35 ANOS, RENOVÁVEIS POR IGUAL PERÍODO. O INVESTIMENTO, NOS PRIMEIROS CINCO ANOS, DEVE SER DE, NO MÍNIMO, R\$ 1 BILHÃO.

No ano passado, quando o contrato começou, Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), explicou que a capacidade ferroviária do Porto de Santos está próxima da



saturação, com 94% de utilização, operando 50 milhões de toneladas por ano, mas com projeção de – entre 5 e 10 anos – movimentar 115 milhões de toneladas/ano. Neste cenário, as obras de ampliação do modal são inevitáveis e urgentes.

Por isto, neste primeiro ano, as empresas destacaram a evolução dos trabalhos que estão em andamento para justamente aumentar a capacidade de transporte da FIPS e melhorar a segurança operacional, e ressaltaram que – “com rigor e precisão” – seguem o cronograma previsto no caderno de investimentos.

Um dos projetos de maior relevância é a obra da Pera de Outeirinhos, uma intervenção aguardada há décadas. A fase 1, concluída em janeiro deste ano, contemplou o reforço de um dos pontilhões ferroviários. Agora, a obra encontra-se na fase 2, que abrange a criação de saídas de vagões vazios e tem previsão de ser concluída ainda neste mês de novembro. Em seguida, também em 2024, começará a fase 3, que engloba a entrada para carregamentos. A previsão para a conclusão total da pera é em 2026.

“A Pera de Outeirinhos é essencial para garantir que os terminais cumpram suas obrigações de Movimentação Mínima Contratual. Além disso, terminais já instalados na região, como Copersucar e CLI, movimentam conjuntamente cerca de 23 milhões de toneladas anuais. Com a chegada do novo terminal da COFCO, que deverá movimentar 15 milhões de toneladas por ano, a conclusão da Pera se torna ainda mais vital. Este projeto não apenas suprirá as demandas do Porto de Santos e seus terminais, mas também trará benefícios para toda a cadeia logística do agronegócio brasileiro”, citam as empresas em comunicado conjunto.

A remodelação do pátio de Conceiçãozinha, no Guarujá, inicialmente prevista para ser entregue em 5 anos, foi adiantada, e a obra foi finalizada em agosto de 2024, melhorando a eficiência do atendimento ferroviário na margem esquerda do porto.

A entrega do pátio ferroviário STS14, voltado para o atendimento ao cluster de celulose, também será antecipada, garantem as empresas: a conclusão era esperada para julho de 2025, mas será em dezembro deste ano.

“Ao longo de um ano, a FIPS tem demonstrado como a união entre as principais concessionárias ferroviárias pode transformar o acesso ao Porto de Santos, fundamental para o escoamento das exportações brasileiras. A integração operacional entre Rumo, MRS e VLI Logística trouxe ganhos significativos, registramos recordes históricos no tempo de descarga e no giro de vagões nos terminais portuários com consequente aumento na movimentação de carga”, destacou João Almeida, presidente da FIPS.

Corredores de exportação

Integrante da associação e responsável por administrar cerca de 14 mil quilômetros de ferrovias no país, a Rumo avalia que os investimentos no Porto de Santos convergem com os projetos de aumento de capacidade e expansão ferroviária da concessionária nos corredores de exportação que atendem as principais regiões produtoras do país.

“Há um avanço significativo na cadeia logística e temos grandes projetos em execução como a ferrovia de Mato Grosso para suportar a demanda crescente do agronegócio e da indústria. Em todos esses projetos, o Porto de Santos entra como destino ou ponto de partida de cargas e insumos para nossos clientes”, explicou o vice-presidente da Rumo, Guilherme Penin.

“Grande parte do transporte de carga geral da MRS passa pelas operações portuárias de Santos. Neste contexto, um planejamento integrado e uma logística otimizada com a ferrovia FIPS e terminais portuários é fator decisivo de competitividade”, citou Thiago de Oliveira Lima, Gerente Geral de Gestão Econômica da MRS.

Já Nicolas Szwako, diretor de Operações do Corredor Sudeste da VLI, citou como o processo de renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) deve demandar a FIPS. “Uma vez

concluído o processo de renovação antecipada da concessão da FCA, a relevância estratégica do Porto de Santos tende a se tornar ainda maior para a companhia, dado o aumento previsto de volume de carga escoado pelo Corredor Sudeste da FCA, que atende uma série de clientes em fluxos de importação e exportação na região”.

Por fim, a nova gestão avaliou que o retorno da comunidade portuária ao longo desse primeiro ano tem sido “amplamente positivo”, destacando a importância da FIPS para o futuro do Porto de Santos.



Obras em andamento na Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/11/2024

BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT INICIA MISSÃO PELO MAR MEDITERRÂNEO

Comitiva visita portos e centros logísticos na Itália, Tunísia, Espanha e França para fortalecer laços e impulsionar investimentos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Porto de Gênova, na Itália, é um dos principais do Mediterrâneo e responsável pela movimentação de cerca de um terço dos contêineres italianos (Foto: Divulgação)

A missão internacional do Brasil Export 2024 teve início ontem, dia 3, em Gênova, na Itália. Até o próximo dia 11, a comitiva brasileira passará por empreendimentos logísticos estratégicos de cidades do Sul da Europa e do Norte da África banhadas pelo Mar Mediterrâneo. A bordo do navio MSC Fantasia, o itinerário da missão inclui também visitas à Tunísia, Barcelona, na Espanha, e Marselha, na França.

A programação inaugural contou com um jantar oficial de boas-vindas no histórico Castello Bruzzo, em Gênova, onde a cônsul honorária do Brasil, Elinalva Henrique da Silva, recepcionou a comitiva. Hoje, dia 4, o grupo participa de um almoço de negócios no restaurante Villa del Principe, com a presença do empresário genovês David Falteri, especialista em logística e transporte.

Também hoje, o embarque da comitiva no MSC Fantasia ocorre no Porto de Gênova, um dos principais do Mediterrâneo e responsável pela movimentação de cerca de um terço dos contêineres italianos.

A cidade também tem um bairro dedicado à economia azul que integra e desenvolve a cadeia de abastecimento marítimo, alta tecnologia, negócios e turismo, funcionando como um motor para o desenvolvimento sustentável de toda a cadeia marítima e da economia da região.

Amanhã, dia 5, o evento será marcado pelo painel “Integração, investimentos e desenvolvimento de novos negócios em infraestrutura”, o qual abrirá o Fórum Missão Internacional 2024 em um inédito encontro realizado em alto-mar.

A comitiva seguirá para o Porto de Nápoles, onde desembarca no dia 5, às 14 horas (horário local). Nápoles é destaque na navegação de cabotagem, concentrando quase metade do tráfego italiano nesta modalidade, além de ser um importante ponto de partida para o transporte de passageiros e mercadorias para a Sicília e Sardenha.

No dia 6, a comitiva encerra sua passagem pela Itália no Porto de Palermo, conhecido por sua relevância no transporte marítimo e operações industriais de logística e construção naval, com destaque para o estaleiro Fincantieri.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/11/2024

BRASIL EXPORT - CEO DO BRASIL EXPORT DESTACA INTEGRAÇÃO E AVANÇOS DO SETOR PORTUÁRIO

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Fabrício Julião destacou a maior união do mercado portuário brasileiro, resultado principalmente das atividades do Brasil Export (Foto: Rodrigo Silva/BE News)

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, destacou a maior integração do setor portuário nacional nos últimos anos, processo fortalecido pelas atividades do Brasil Export, ao debater os desafios desse mercado e promover missões internacionais reunindo lideranças empresariais e autoridades. Essa união foi destacada na noite de ontem, em Gênova (Itália), no jantar de confraternização da missão internacional que o grupo realiza este ano, tendo como destino portos do Mar

Mediterrâneo.

O jantar, um oferecimento da operadora Santos Brasil, foi realizado no Castelo Bruzzo, uma das principais atrações da cidade italiana, conhecido pela vista panorâmica que oferece da região, especialmente da área portuária. O compromisso marcou o início da programação da missão deste ano. Hoje, pela manhã, os participantes fazem visitas a terminais portuários locais e vão se reunir com autoridades e empresários locais. Depois, embarcam em um cruzeiro marítimo a bordo do MSC Fantasia, da MSC Cruzeiros, que irá levá-los, nos próximos dias, aos portos que serão visitados.



A cônsul honorária do Brasil em Gênova, Elinalva Henrique, exaltou a iniciativa de empresários e autoridades visitarem o porto da cidade



O diretor comercial da Santos Brasil, Ricardo Buteri, também falou no jantar, comentando sobre a importância da união do setor portuário

Em sua fala, Fabrício Julião destacou a maior união do mercado portuário brasileiro, resultado principalmente das atividades do Brasil Export, que reúne executivos do setor para debater seus

desafios e os congrega em visitas técnicas anuais. “Hoje, temos um setor portuário mais unido, batalhando por seu crescimento”, afirmou.

O CEO ainda enfatizou a maior proximidade do segmento com os poderes Judiciário e Legislativo, outro resultado das ações do Brasil Export, e da melhor comunicação desse mercado. “Hoje, contamos com a Rede BE News, que conta com um jornal, um portal de notícias e uma TV voltados ao setor, trazendo as boas notícias do setor”, disse.

O diretor comercial da Santos Brasil, Ricardo Buteri, também falou no jantar, comentando sobre a importância da união do segmento. Antes dele, foi a vez de a cônsul honorária do Brasil em Gênova, Elinalva Henrique, destacar o reflexo positivo para os negócios entre Brasil e Itália de ter empresários e autoridades do setor portuário visitando o complexo marítimo italiano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FAZER O BEM É MUITO MAIS DO QUE UMA VISÃO DE MUNDO



HUDSON CARVALHO

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

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

Fazer o bem é muito mais do que uma visão de mundo. É uma “competência” que tem o poder de mudar a sua carreira

“A alegria de fazer o bem é a única felicidade verdadeira.”

Leon Tolstói

Na última semana, estive presente a um evento em São Paulo. Uma grande cerimônia de premiação.

Entre as várias etapas, houve uma homenagem ao fundador da Cyrella, Elie Horn. Não quero me estender por sua biografia de 80 anos, que inclui o nascimento em Alepo, na Síria, a mudança para o Líbano e, finalmente, a instalação no Brasil, onde fundou a empresa na década de 70. Diagnosticado com Mal de Parkinson em 2012, acelerou a transferência de comando da empresa para seus dois filhos.

Longe do dia a dia da empresa, passou a dedicar-se com mais afinco à filantropia, que já praticava. Fundou o Movimento Bem Maior, que agrega outros empresários, como o fundador da MRV, da CNN e do Banco Inter, Rubens Menin, e o CEO da Localiza, Eugênio Mattar. Fundou também a Liberta, criada para combater a exploração sexual de crianças e adolescentes. Não é pouco.

A parte mais interessante vem agora: é até hoje o único brasileiro a aderir ao Giving Pledge, iniciativa de Bill Gates e Warren Buffett para estimular a filantropia. Na prática, isso resultou no seu compromisso de doar 60% de toda sua fortuna pessoal, avaliada em R\$ 3,25 bilhões.

Eu o ouvi dizer de viva voz: “Só não doeie 100% porque minha família não deixou.”

Todos rimos, mas a pessoa ao meu lado disse: “É fácil doar 60% de tudo que possui, quando é dono de bilhões!”. Errado!!

Viu o número, mas não viu a atitude. Sessenta por cento de muito ou de pouco são a mesma coisa. Imagine uma pessoa que ganha mensalmente R\$ 10.000, doando regularmente R\$ 6 mil.



Ainda que não significasse muito, é o exemplo que conta. Arrasta, como dizem.

No mínimo, quebra a prática comum de vermos pessoas muito bem parecidas nas fotos, mas sem colocar a mão no bolso. Nem um centavo que seja. Então, aqui vai a primeira parada para reflexão: saímos das intenções. Se não fizermos nada de concreto, pelo menos não critiquemos.

Mas por que o título desse artigo afirma que fazer o bem pode ajudar a desenvolver a carreira de alguém?

Vamos lá. Primeiro, estudos mostram que a sensação de ajudar o próximo aumenta a serotonina, neurotransmissor que nos dá a sensação de satisfação. O nível de estresse diminui. A autoimagem e a autoestima aumentam. Parada para reflexão, número dois: o primeiro beneficiado, quando ajudamos alguém, somos nós mesmos.

Um desses estudos, da Universidade de Harvard, publicado no Brasil pela Revista Veja, submeteu 1.209 adultos a testes que avaliavam sua capacidade e disposição de fazer o bem e o correto. Submetidos a questões como “Estou disposto a enfrentar dificuldades para fazer o que é certo”, “Uso os meus pontos fortes para ajudar os outros” e “Estou disposto a abrir mão da minha felicidade momentânea para colher bons frutos no futuro”, os participantes respondiam segundo a seguinte escala: de zero (“Não tem nada a ver comigo”) a 10 (“Tem tudo a ver comigo”).

Essa pesquisa continuou acompanhando essas pessoas pelo ano seguinte. E descobriu que os que demonstraram espírito solidário apresentavam até 50% menos de probabilidade de sofrer um dos males do nosso século, a depressão. Concluiu também que eles se apresentavam menos ansiosos. Quanto maior a pontuação, menor a propensão às doenças cardiovasculares. Tudo isso, conseguido a partir da simples capacidade de verdadeiramente ajudar alguém.

Se você, como eu, gosta de fatos e dados, sugiro que leia as conclusões dos brasileiros Ricardo de Oliveira Souza, neuropsiquiatra, e Jorge Moll Neto, neurocientista, que submeteram candidatos a trabalhos voluntários a uma ressonância magnética no momento em que decidiam se iam ou não participar de uma ação. Eles descobriram que o ato de fazer o bem ativou regiões cerebrais relacionadas ao prazer e aos sentimentos de apego e pertencimento. Ora, não é isso que as organizações querem? Gerar em seus colaboradores a sensação de pertencimento, que aumenta a eficiência do time e por isso gera melhores resultados?

Para pessoas e empresas que pretendem criar ações de melhoria na saúde emocional, está aí um excelente caminho.

Obviamente, a definição de fazer o bem não se limita a dar dinheiro ou participar de ações de voluntariado. É mais do que isso. Está relacionada a padrões morais como honestidade, responsabilidade, respeito e empatia, qualidades que todos admiramos e que vão ajudar, sim, o desenvolvimento positivo das carreiras.

No fundo, no fundo, todos sabemos o lado certo das coisas, as verdades e os valores que sempre existiram e, espero, continuem existindo através de pessoas como você e eu.

(ELIE HORN) É ATÉ HOJE O ÚNICO BRASILEIRO A ADERIR AO GIVING PLEDGE, INICIATIVA DE BILL GATES E WARREN BUFFETT PARA ESTIMULAR A FILANTROPIA. NA PRÁTICA, ISSO RESULTOU NO SEU COMPROMISSO DE DOAR 60% DE TODA SUA FORTUNA PESSOAL, AVALIADA EM R\$ 3,25 BILHÕES. EU O OUVI DIZER DE VIVA VOZ: “SÓ NÃO DOEI 100% PORQUE MINHA FAMÍLIA NÃO DEIXOU.” TODOS RIMOS, MAS A PESSOA AO MEU LADO DISSE: “É FÁCIL DOAR 60% DE TUDO QUE POSSUI, QUANDO É DONO DE BILHÕES!”. ERRADO!!

(Leia mais em: <https://veja.abril.com.br/comportamento/pesquisa-mostra-que-fazer-o-bem-traz-efeitos-positivos-para-corpo-e-mente/>)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/11/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ZONA FRANCA DE MANAUS: POTENCIALIZANDO O FUTURO COM A BIOECONOMIA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

A criação da Zona Franca de Manaus (ZFM), no Decreto Lei 288, de 1967, começa com o texto “A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância a que se encontram os centros consumidores de seus produtos”.

O comércio pujante para além das populações locais só foi viável durante um período relativamente curto de restrições às importações. Após o Governo Collor (1990-1992), houve um declínio generalizado desta atividade e do turismo associado a ela. O sucesso expressivo do polo industrial ofuscou as demais dimensões e talvez tenha feito esquecer os erros do passado. Há uma expectativa contemporânea de que a bioeconomia e a biotecnologia impulsionem a ZFM, em um aparato industrial que poderia usar a biodiversidade amazônica. Todavia, as condições até aqui postas estão muito distantes da necessidade para viabilizar um polo deste tipo.

Um dos desafios é que os empresários da região simplesmente não são deste setor. Por mais que exista o Programa Prioritário de Bioeconomia (PPBio), não há correlação da indústria instalada com esta atividade. A quase totalidade das empresas em Manaus é de grandes multinacionais, com negócios em áreas distintas ao “bio”. O que se verifica é algo semelhante ao que se deu no passado, quando empresas do setor eletroeletrônico foram estimuladas a ter projetos agroindustriais. Será que a história se repete?

O ajuste das políticas públicas representa um grande desafio para as sociedades. Transformar uma indústria focada em importações em uma exportadora é uma tarefa mais simples do que inserir uma empresa do setor eletroeletrônico na bioeconomia. Além de promover feiras que conectem Tecnologia da Informação e Biotecnologia, é fundamental implementar ações para influenciar a exportação e a atração de novos tipos de empresas, diversificando as atividades atuais.

A principal potencialidade são os insumos farmacêuticos ativos, que representam o início da cadeia produtiva da indústria dos medicamentos e é estimado um mercado global de US\$ 209 bilhões em 2024 pela Fortune Business Insight, devendo chegar a US\$ 359 bilhões em oito anos, em um setor dominado por sintéticos, enquanto aqui poderíamos centrar no nicho biológico. A América do Norte concentra o mercado e a Ásia e Pacífico são as áreas com grande crescimento projetado.

Certamente precisamos desenvolver a bioeconomia e a biotecnologia no País e a região amazônica é um local simbólico, o que a torna ótima candidata. Os números iniciais serão pífios frente ao brilho da indústria amazonense, em especial se seguirmos com a consideração de que a ZFM será substituída pela biotecnologia, criando uma expectativa inalcançável, quando se comparam os números ou as estruturas produtivas.

A grande oportunidade me parece ser ampliar o que temos com a correção das deficiências históricas com infraestrutura, nunca enfrentadas. Também é uma grande oportunidade seguir com ações científicas e tecnológicas, atraindo empresas próximas da natureza, do segmento de Ingredientes Farmacêuticos Ativos, semelhante ao que se faz em São Paulo para alimentos, com o

instituto alemão Fraunhofer em conjunto com instituições nacionais, começando a transformar nossa riqueza potencial em realidade. Ou seja, com pequenos ajustes e várias instituições em rede, poderemos ter grandes ganhos para o País e para o mundo.

UM DOS DESAFIOS É QUE OS EMPRESÁRIOS DA REGIÃO SIMPLEMENTE NÃO SÃO DESTE SETOR. POR MAIS QUE EXISTA O PROGRAMA PRIORITÁRIO DE BIOECONOMIA (PPBIO), NÃO HÁ CORRELAÇÃO DA INDÚSTRIA INSTALADA COM ESTA ATIVIDADE. A QUASE TOTALIDADE DAS EMPRESAS EM MANAUS É DE GRANDES MULTINACIONAIS, COM NEGÓCIOS EM ÁREAS DISTINTAS AO “BIO”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/11/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

BC PLANEJA FERRAMENTA PARA RASTREAR, BLOQUEAR E OBTER DEVOLUÇÃO DE PAGAMENTOS

Por Victoria Isabel - 04/11/2024 18:00



O ex-presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou que a autarquia está planejando uma nova ferramenta de segurança para meios de pagamento, que será lançada “em breve”. A declaração foi feita durante o evento GPay, promovido pelo Google Brasil nesta segunda-feira, 4.

Segundo ele, a nova solução permitirá rastreamento, bloqueio e devolução de valores dentro da tecnologia de pagamentos, endereçando o avanço das fraudes no país. Para o ex-presidente do Banco Central, o combate a fraudes ocorre em três dimensões.

“A primeira dimensão se justifica porque, para uma fraude ocorrer, precisa existir uma conta receptora. E existe muita conta laranja e fantasma, então temos que endurecer os critérios de abertura de conta. A segunda é sobre permitir que o usuário tenha o maior nível de informação sobre o seu nível de exposição a risco e o que fazer, como configurar seus sistemas para estar protegido para essa exposição. É sobre fazer o sistema seja o mais amigável possível. Já a terceira dimensão é usar bancos de dados para identificar padrões de fraude até que a gente seja capaz de prevêê-las”, afirmou.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 04/11/2024

PROJETO DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA TEM PREÇO REAJUSTADO PARA R\$ 11 BILHÕES; SAIBA DETALHES

Por Victoria Isabel - 04/11/2024 17:00 - Atualizado 04/11/2024



O Governo da Bahia espera que as partes envolvidas assinem um acordo para a construção da ponte Salvador-Itaparica por cerca de R\$ 11 bilhões, um valor significativamente superior aos R\$ 7 bilhões inicialmente contratados com as empresas chinesas, conforme apuração do Portal A TARDE.

De acordo com o portal, a aproximação de um consenso é atribuída à intermediação do Tribunal de Contas do Estado (TCE), que facilitou o diálogo entre as partes.

Anteriormente, a insistência do consórcio em renegociar o contrato para um valor de R\$ 13 bilhões gerou desconforto no governo baiano. Na ocasião, a administração avaliava que, considerando o impacto inflacionário decorrente da pandemia, o custo justo para o projeto deveria ser em torno de R\$ 10 bilhões.

A diferença entre as expectativas financeiras do consórcio e a disposição do governo em investir recursos fez com que o governador Jerônimo cogitasse a possibilidade de romper o contrato e relançar a licitação para as obras da ponte. No entanto, a preocupação de que essa decisão acarretasse prejuízos políticos levou aliados a aconselharem o governador a buscar um acordo até o último momento.

A experiência do governo baiano na aquisição de trens para o VLT de Salvador, mediada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), levou o secretário da Casa Civil, Afonso Florence (PT), a considerar a intervenção do TCE para alcançar uma solução. Atualmente, nos bastidores da administração, essa movimentação é vista como um acerto, dado o progresso nas negociações.

Na manhã desta segunda-feira, 4, Jerônimo abordou o tema em uma coletiva de imprensa, após o seminário de abertura do encontro cultural do G20 em Salvador. Ele destacou que a pandemia provocou um desgaste no orçamento, afetando os preços de insumos como aço, cimento e mão de obra, além das taxas de juros. O governador explicou que, embora o consórcio tenha solicitado uma revisão de valores, a falta de consenso refletia a defesa dos interesses públicos. O TCE assumiu a responsabilidade, oferecendo assessoria técnica para facilitar as negociações.

“Espero que, nesta semana, possamos chegar a um consenso final, pois o presidente Lula receberá o presidente da China, Xi Jinping, na próxima semana, e seria excelente se pudessemos realizar um ato conjunto”, concluiu Jerônimo.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 04/11/2024

GOVERNO ESTÁ “NA RETA FINAL” PARA ANUNCIAR AS MEDIDAS DE CORTE DE GASTOS; DIZ HADDAD

Por Victoria Isabel - 04/11/2024 16:25



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), afirmou, no fim da manhã desta segunda-feira (4), após uma reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que o governo está “na reta final” para anunciar as medidas de corte de gastos. O chefe da equipe econômica teve uma reunião com Lula logo no início da manhã. Haddad voltará a conversar com o presidente à tarde e disse que falará novamente com os jornalistas após o segundo encontro.

O ministro confirmou que cancelou a viagem oficial que faria à Europa, nesta semana, a pedido de Lula, justamente para acertar os últimos detalhes do chamado pacote de corte de gastos.

“A minha ida [à Europa] estava dependendo dessa definição, se nesta semana ou na semana que vem que seriam feitos os anúncios. Como o presidente pediu para ficar e como as coisas estão muito adiantadas do ponto de vista técnico, acredito que nós estejamos prontos nesta semana para anunciar”, afirmou Haddad, sem especificar se o anúncio seria ainda nesta segunda ou no decorrer da semana.

“Em relação à Fazenda, tem várias definições. [As conversas] Estão muito adiantadas. O presidente passou, inclusive, o fim de semana trabalhando o assunto, pediu que técnicos viessem a Brasília para apresentar detalhes a ele. Eu penso que nós estamos na reta final”, garantiu o ministro.

Haddad disse aos repórteres que a reunião com Lula teve de ser interrompida porque o presidente da República havia reservado esta manhã para ter algumas conversas sobre a Cúpula de Líderes do G20.

“Agora ele [Lula] tem alguns telefonemas internacionais e depois vai me chamar”, explicou Haddad. “Só por deferência ao presidente, que é quem vai organizar a comunicação, vamos aguardar algumas horas. Afinal de contas, ele é quem vai definir quem e como comunica.”

Fonte: Bahia Econômica

Data: 04/11/2024

PROJETO DE LEI PROPÕE MEDIDAS ADICIONAIS PARA COMBATER ENDIVIDAMENTO POR APOSTAS

Por LUIZA SANTOS - 04/11/2024 16:22



O crescimento da popularidade das apostas esportivas e jogos de azar digitais tem gerado um aumento significativo nos casos de endividamento e problemas associados ao vício. O Instituto DataSenado indicou que cerca de 22 milhões de brasileiros participaram de apostas através de plataformas on-line nos últimos 30 dias, com 58% deles enfrentando dívidas em atraso, evidenciando um impacto econômico expressivo entre os jogadores, especialmente nas classes mais baixas.

Verificando esse cenário sobre a necessidade de uma regulamentação mais rigorosa para proteger os consumidores e mitigar os impactos negativos das apostas na população, o deputado federal Daniel Almeida apresentou o Projeto de Lei 4130/2024.

O PL tem o objetivo de aprimorar a Lei nº 14.790/23, para proteger os consumidores de situações de endividamento excessivo, reduzir o risco de problemas psicológicos relacionados ao vício em apostas, estabelecendo novas medidas de combate aos impactos financeiros e sociais relacionados ao jogo e à aposta. Além de garantir um ambiente mais seguro para os apostadores.

O crescente problema do endividamento devido às apostas on-line é uma preocupação na vida dos brasileiros. O autor do projeto ressalta a importância de proteger a população, especialmente aqueles que estão em situação financeira vulnerável. “Queremos reduzir os impactos negativos que o vício em apostas causa em milhares de famílias brasileiras, oferecendo um suporte legal que impede o acesso irrestrito ao crédito para este fim e promovendo uma conscientização sobre os riscos do endividamento,” afirmou o parlamentar.

O PL 4130/2024 busca impor medidas adicionais, entre elas a limitação de acesso ao crédito para atividades de apostas, o estabelecimento de limites mais rígidos de gasto em plataformas de jogos e a criação de campanhas de conscientização pública sobre os riscos financeiros e de saúde associados às apostas.

“A aprovação desta proposta representa um significativo avanço na proteção dos direitos do consumidor e demonstra o compromisso do poder público em garantir o bem-estar da população, frente ao epidêmico cenário das apostas”, explicou Almeida.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 04/11/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD, TEBET, ESTHER DWECK E RUI COSTA SE REÚNEM COM LULA PARA DISCUTIR CORTE DE GASTOS: 'RETA FINAL', DIZ MINISTRO DA FAZENDA

Após pedido do presidente, diante da disparada do dólar, o ministro cancelou a viagem que faria à Europa

Por Bernardo Lima — Brasília



O presidente Lula e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em evento no Palácio do Planalto — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo/11-09-2024

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reúne na tarde desta segunda-feira com o presidente Lula para discutir a agenda de corte de gastos. As ministras do Planejamento, Simone Tebet, e da Gestão e da Inovação, Esther Dweck, além do titular da Casa Civil, Rui Costa, também participam. O chefe da Fazenda, mais cedo, disse que espera anunciar as medidas nesta semana.

Após pedido do presidente, diante da disparada do dólar, o ministro cancelou a viagem que faria à Europa e vai se dedicar à agenda de corte de gastos.

— Minha ida (para a Europa) estava dependendo dessa definição, se essa semana ou semana que vem seriam feitos os anúncios. Como as coisas estão muito adiantadas do ponto de vista técnico eu acredito que nós estejamos prontos esta semana para fazer o anúncio. Penso que nós estamos na reta final — disse Haddad.

O ministro afirmou que a reunião de mais cedo com Lula foi sobre o G20, que ocorre daqui a duas semanas, no Rio.

— Em relação a Fazenda tem várias definições, e que estão muito adiantadas. O presidente passou o final de semana, inclusive, trabalhando no assunto, pedindo que técnicos viessem a Brasília para apresentar detalhes para ele.

O ministro disse que a reunião nesta tarde vai acertar, inclusive, a forma de comunicação do pacote.

— Ele (Lula) é quem vai definir quem comunica, como comunica, o modelo da apresentação. Então, peço algumas horas aí pra gente ter o encaminhamento — afirmou.

Como mostrou O GLOBO na edição desta segunda, um dos pontos que será discutido é uma forma de enquadrar certas despesas obrigatórias no limite de crescimento de gastos previsto no arcabouço fiscal, de até 2,5% acima da inflação. Segundo fontes, porém, despesas com Previdência devem ficar fora desse limite. O presidente Lula ainda avalia se o Benefício de Prestação Continuada (BPC), pago a idosos e pessoas com deficiência de baixa renda, entrará nessa conta.

Também está sob análise aumentar de 30% para 60% a parcela do Fundeb que conta para o piso de gastos com educação. Devem entrar no piso emendas parlamentares para o setor e o programa Pé-de-Meia.

A lista de alívio nas despesas obrigatórias também está a desobrigação de execução dos recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, que chegarão a R\$ 10 bilhões em 2025. ProAgro e seguro-defeso também deixariam de ser despesas obrigatórias. Além disso, mudanças no seguro-desemprego e no abono salarial do PIS/Pasep estão sendo considerada.

Há duas semanas, a equipe econômica vem intensificando as discussões sobre o pacote de corte de gastos, depois de sinalizar que ele seria anunciado após as eleições de outubro. Por conta da incerteza quanto às propostas e a própria ida do ministro para a Europa, o dólar encerrou a sexta-feira valendo quase R\$ 5,87, maior patamar desde maio de 2020. No ano, a moeda acumula valorização de 21%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/11/2024

MINISTROS DA EDUCAÇÃO, SAÚDE E TRABALHO SÃO CHAMADOS PARA REUNIÃO COM LULA SOBRE CORTE DE GASTOS

Haddad, Tebet, Esther Dweck e Rui Costa já estavam no Planalto
Por Sérgio Roxo, Geralda Doca, Thaís Barcellos e Bernardo Lima — Brasília

Os ministros da Educação, Camilo Santana; do Trabalho, Luiz Marinho; e da Saúde, Nísia Trindade, foram chamados para o Palácio do Planalto para participar da reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva discute o pacote de corte de gastos.

A reunião já tinha a presença do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, que lidera as medidas. As ministras do Planejamento, Simone Tebet, e da Gestão e da Inovação, Esther Dweck, além do titular da Casa Civil, Rui Costa, também participam. O chefe da Fazenda, mais cedo, disse que espera anunciar as medidas nesta semana.

Após pedido do presidente, diante da disparada do dólar, o ministro cancelou a viagem que faria à Europa e vai se dedicar à agenda de corte de gastos.

— Minha ida (para a Europa) estava dependendo dessa definição, se essa semana ou semana que vem seriam feitos os anúncios. Como as coisas estão muito adiantadas do ponto de vista técnico eu acredito que nós estejamos prontos esta semana para fazer o anúncio. Penso que nós estamos na reta final — disse Haddad.

O ministro afirmou que a reunião de mais cedo com Lula foi sobre o G20, que ocorre daqui a duas semanas, no Rio.

— Em relação a Fazenda tem várias definições, e que estão muito adiantadas. O presidente passou o final de semana, inclusive, trabalhando no assunto, pedindo que técnicos viessem a Brasília para apresentar detalhes para ele.

O ministro disse que a reunião nesta tarde vai acertar, inclusive, a forma de comunicação do pacote.

— Ele (Lula) é quem vai definir quem comunica, como comunica, o modelo da apresentação. Então, peça algumas horas aí pra gente ter o encaminhamento — afirmou.

Como mostrou O GLOBO na edição desta segunda, um dos pontos que será discutido é uma forma de enquadrar certas despesas obrigatórias no limite de crescimento de gastos previsto no arcabouço fiscal, de até 2,5% acima da inflação. Segundo fontes, porém, despesas com Previdência devem ficar fora desse limite. O presidente Lula ainda avalia se o Benefício de Prestação Continuada (BPC), pago a idosos e pessoas com deficiência de baixa renda, entrará nessa conta.

Também está sob análise aumentar de 30% para 60% a parcela do Fundeb que conta para o piso de gastos com educação. Devem entrar no piso emendas parlamentares para o setor e o programa Pé-de-Meia.

A lista de alívio nas despesas obrigatórias também está a desobrigação de execução dos recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, que chegarão a R\$ 10 bilhões em 2025. ProAgro e seguro-defeso também deixariam de ser despesas obrigatórias. Além disso, mudanças no seguro-desemprego e no abono salarial do PIS/Pasep estão sendo considerada.

Há duas semanas, a equipe econômica vem intensificando as discussões sobre o pacote de corte de gastos, depois de sinalizar que ele seria anunciado após as eleições de outubro. Por conta da incerteza quanto às propostas e a própria ida do ministro para a Europa, o dólar encerrou a sexta-feira valendo quase R\$ 5,87, maior patamar desde maio de 2020. No ano, a moeda acumula valorização de 21%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/11/2024

CONSULTORIA DA CÂMARA SUGERE MEDIDAS PARA GOVERNO ECONOMIZAR MAIS DE R\$ 1 TRI EM DEZ ANOS

Relatório vem num momento em que governo discute medidas para reduzir gastos

Por Geralda Doca — Brasília



Plenário da Câmara dos Deputados — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Em meio às discussões no governo sobre corte de gastos, estudo da Consultoria de Orçamento da Câmara dos Deputados sugere duas medidas com potencial para equilibrar as contas públicas: desindexação de benefícios previdenciários e do Benefício de Prestação Continuada (BPC) do valor do salário mínimo; e a desvinculação de despesas com os pisos da saúde e da educação das receitas.

Pela proposta, os benefícios seriam corrigidos pela inflação e eventuais ganhos reais seriam avaliados periodicamente no início do mandato presidencial. A economia estimada em dez anos (entre 2025 e 2034) seria de R\$ 1,1 trilhão. Caso haja um ganho real de 0,6% ao ano, mesmo percentual mínimo do regime fiscal, o valor economizado seria de R\$ 890 bilhões.

Já os pisos da saúde, educação e Fundeb (da educação básica) deixariam de ser vinculados ao comportamento da receita. Estes pisos também seriam corrigidos pela inflação. Alocações adicionais seriam avaliadas periodicamente, na elaboração dos orçamentos anuais. A mudança tem potencial para economizar em três anos (entre 2026 e 2028) R\$ 97 bilhões, pelos cálculos da consultoria.

Caso se aplique a correção de 0,6% ao ano, o valor economizado seria de R\$ R\$ 77,5 bilhões.

Para implementar as medidas, seria preciso aprovar uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) no Congresso.

O estudo foi realizado pelo consultor Paulo Bijos, que até este ano fez parte da equipe do Ministério do Planejamento que tratou da revisão do gasto público.

Na semana passada, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que o governo discute uma PEC para fazer com que as despesas caibam no arcabouço fiscal.

O documento menciona que as medidas estruturantes não dispensam outras iniciativas

"Reafirme-se, contudo, a ressalva maior de que tais medidas se concentram no "lado da despesa", com ênfase na revisão de despesas obrigatórias ou rígidas, e de modo algum se pretendem exaustivas. Não se negligenciam, portanto, diversas outras iniciativas de revisão do gasto público, inclusive de gastos tributários, que também merecem ser debatidas ou intensificadas", diz o estudo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/11/2024

ANTT ABRE MERCADO DE ÔNIBUS, MAS 'ESQUECE' 33% DAS ROTAS OPERADAS POR UMA ÚNICA EMPRESA SÓ ENTRE RJ E SP

Por Mariana Barbosa



Rodoviária Novo Rio — Foto: Reprodução

O processo de abertura de mercado no transporte interestadual de passageiros, que vem sendo promovido pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) deixou de fora algumas dezenas de mercados hoje explorados por uma única empresa, contrariando a regra estipulada pela própria agência para as novas autorizações. Pela regra da janela de abertura, serão autorizados novos operadores em mercados inexplorados ou monopolísticos (onde só há uma empresa).

Considerando apenas nas ligações entre municípios do estado do Rio de Janeiro com cidades do estado de São Paulo, a coluna identificou 179 mercados onde só há uma companhia operando. Destes, 59 (33%) não constam da lista de mercados monopolísticos publicada pela agência.

A lista publicada pela ANTT traz 27.549 mercados (origem e destino) onde só há um operador — e que poderão receber um segundo operador. Há ainda outros 7.043 pares de cidades sem serviço (desassistidos), mas que no passado já foram explorados por alguma empresa. Além dessa lista, as empresas poderão solicitar qualquer outro par de cidades inexplorado e que não conste na lista oficial. Esses mercados serão abertos para até dois operadores. Quando houver mais de dois interessados do que vagas, será realizado um leilão.

Dos 59 mercados identificados pela coluna e que não constam na lista da ANTT, 22 são operados pelo Grupo Guanabara. Entre eles, a ligação entre Rio e Santos, Rio e Praia Grande, e Rio e Cubatão. A empresa atua sozinha em outros 23 mercados entre Rio e São Paulo que foram incluídos na lista de abertura da ANTT. A Guanabara é líder nas ligações entre Rio e São Paulo: opera mais da metade dos mercados existentes, seja sozinha ou em competição com outras empresas.

A lista de mercados monopolísticos que ficaram de fora da janela de abertura inclui ainda diversas ligações entre capitais de outros estados como, por exemplo, Belo Horizonte (MG) e Natal (RN) ou BH e Recife (PE), ambas operadas exclusivamente pelo grupo Gontijo. O Grupo Águia Branca opera sozinho entre Vitória (ES) e Feira de Santana (BA), Vitória e Niterói e Vitória e Rio — e esses trechos tampouco foram incluídos na lista de abertura. O mesmo acontece com as ligações entre Brasília e as cidades de Florianópolis, Porto Alegre e Rio de Janeiro, todas operadas pelo Grupo Guanabara e que ficaram de fora da competição.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/11/2024

COM R\$ 30 BI EM OBRAS PELO BRASIL, SEGURADORAS AVANÇAM NA INFRAESTRUTURA — MAS TÊM TRABALHO DE CASA A FAZER

Por Rennan Setti

Infraestrutura — Foto: Canva



Mais de um terço dos 83 grandes projetos de infraestrutura em curso no país têm valores que, pela Nova Lei de Licitações, permitem às seguradoras entrar com até 30% da garantia — ou seja, representam uma "avenida" de crescimento para o setor no filão das obras públicas, mostra levantamento do escritório Schalch Sociedade de Advogados.

De acordo com o estudo, o valor total investido nos projetos atuais é R\$ 31,35 bilhões — quase metade (46,3%) no Sudeste.

Trinta desses projetos custarão mais de R\$ 200 milhões aos cofres públicos: ou seja, estão enquadrados na Lei 14.133 de 2021, que, além de autorizar seguradoras e resseguradoras a entrarem com até 30% do valor, dão a elas mais poder de fiscalização, como acessar balanços, visitar canteiros e solicitar documentos para monitorar riscos.

Um dos objetivos da lei é reduzir o número de obras paradas, explica a advogada Débora Schalch, especialista em Direito Securitário e sócia-fundadora do SSA. Mas o setor precisa se mexer para dar conta da nova tarefa, opina a especialista:

— Obviamente, as seguradoras vão ter que se preparar operacionalmente para que seus departamentos de engenharia e de assessoria acompanhem essas obras de grande vulto de maneira mais sistemática. Se a obra para ela pode ter que pagar o valor previsto na garantia ou contratar uma empresa para completar a obra. O problema que existe é que as seguradoras não estão plenamente preparadas para isso.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/11/2024

BRASIL SE TORNA ÍMÃ DE INVESTIMENTOS GLOBAIS EM COMBUSTÍVEL 'VERDE' PARA AVIAÇÃO

Grupos internacionais, como Shell, Mubadala e BP, apostam no país para produzir alternativa sustentável para aviões, de olho no etanol brasileiro

Por Bloomberg — São Paulo



Plantação de cana-de-açúcar no interior de São Paulo: etanol produzido no Brasil tem emissões de carbono menor do que o combustível à base de milho dos EUA — Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

Um impulso global para descarbonizar as viagens aéreas está colocando o Brasil no centro de uma corrida global por combustível verde para aviões. Shell e Mubadala, braço de investimentos do fundo soberano de Abu Dhabi, já avaliam novas fábricas no país para desenvolver o chamado combustível sustentável de aviação (SAF).

Esse movimento se deve em parte ao fato de que a principal economia da América Latina é o segundo maior produtor mundial de etanol, que pode ser utilizado para produzir o SAF.

Potência agrícola, o Brasil tem uma abundância de culturas baratas para produzir biocombustíveis, proporcionando ao país uma vantagem sobre os concorrentes, incluindo os Estados Unidos. Muitos dos suprimentos também têm melhor classificação em termos de emissões de carbono, fundamental para atender aos requisitos de produção de SAF.



— O Brasil está em uma posição muito privilegiada para ser o centro mundial de SAF — disse Bruno Serapião, CEO da produtora de açúcar e etanol Atvos Agroindustrial.

A empresa, apoiada pelo Mubadala, está atualmente considerando investir em uma unidade SAF que utilizará uma tecnologia que converte etanol em combustível de aviação.

O SAF é um dos poucos caminhos que a indústria da aviação tem à sua disposição para reduzir a sua pegada de carbono, que representa cerca de 2,5% das emissões globais.

O interesse no combustível está aumentando, impulsionado pelo apoio político, especialmente na União Europeia e nos EUA, mas a procura excede largamente a oferta disponível e a previsão é de que continue a crescer.

Potencial para 50 bilhões de litros

Ricardo Mussa, CEO da Raízen, disse que a produção de etanol do Brasil o coloca em uma posição forte para ser um grande exportador de SAF.

— Para cada litro de SAF, precisamos de 1,7 litro de etanol, então o melhor lugar para produzir seria na origem, no Brasil — disse Mussa em evento da Bloomberg realizado em São Paulo, na semana passada.

A produção de combustível de aviação verde no Brasil tem potencial para atingir cerca de 50 bilhões de litros até 2030, com mais investimentos na agricultura, de acordo com dados preliminares de um estudo realizado pela Airbus, Latam e o Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Isso é semelhante à produção potencial dos EUA, mas o Brasil deverá ser um maior exportador, com a produção americana a ser consumida internamente.

Mais eficiência no Brasil

As empresas e autoridades no Brasil esperam que o SAF produzido a partir do etanol do país seja mais eficiente do que outras alternativas à base de produtos agrícolas. Isso se deve principalmente à forma como os padrões internacionais para a limpeza das viagens aéreas globais estão sendo elaborados.

De acordo com dados da Organização da Aviação Civil Internacional, o etanol de cana-de-açúcar brasileiro tem emissões de carbono mais baixas em comparação com outros ingredientes do SAF, como o óleo de soja ou o etanol à base de milho dos EUA. Isso significa que os SAF produzidos no Brasil provavelmente seriam mais eficientes para ajudar as companhias aéreas a atingir metas de redução de suas emissões de carbono.

— Quanto mais exigentes forem os planos de redução de emissões, quanto maior o preço do carbono, mais bem posicionado o Brasil estará — disse Marcelo Moreira, sócio da consultoria Agroicone.

O Brasil já está enviando etanol para usinas americanas que o transformam em SAF. Agora quer construir suas próprias usinas de combustível de aviação. Linhas de crédito apoiadas pelo governo e novos mandatos que obrigam as companhias aéreas a descarbonizar dão um impulso adicional a essa indústria.

Ainda assim, o Brasil tem de competir com grandes incentivos fornecidos pela legislação climática histórica do presidente Joe Biden, a Lei de Redução da Inflação.

Combustível do futuro

— Há o risco de o etanol brasileiro ser exportado para ser convertido em SAF em qualquer outro lugar do mundo e de termos que importar SAF — disse o CEO da BP Bioenergy, Geovane Consul.

O Brasil precisa trabalhar para garantir que isso não aconteça, ressaltou ele.

Em resposta a essas preocupações, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva aprovou no início deste mês a lei do Combustível do Futuro que cria mandatos mais amplos para os biocombustíveis. Os projetos para impulsionar as infraestruturas no país agora estão avançando a um ritmo mais rápido do que alguns esforços semelhantes dos EUA.

A FS Bioenergia, um dos principais produtores de etanol do Brasil, apoiada pela Summit AG Advisors, sediada nos EUA, disse este mês que prosseguirá com um projeto de captura de carbono para fornecer o que afirma ser o primeiro etanol com emissão negativa de carbono. Enquanto isso, a Summit Carbon Solutions está enfrentando atrasos em seu pipeline de captura e armazenamento de carbono nos EUA.

Os grupos que dominam os mercados globais de combustíveis há muito estabeleceram conexões com os fabricantes de etanol no Brasil.

A Raízen, uma joint venture entre a Shell e a brasileira Cosan, anunciou planos para construir uma fábrica de combustível de aviação. A britânica BP também apontou recentemente para os mercados de combustível de aviação como parte da sua estratégia, depois de adquirir ações vendidas pela Bunge Global numa antiga joint-venture brasileira de etanol.

Embora muitos projetos brasileiros de SAF ainda estejam engatinhando, o fornecedor de equipamentos Honeywell International acredita que cerca de quatro a cinco novas usinas poderiam “chegar ao mercado muito em breve”, segundo Ken West, CEO de soluções de energia e sustentabilidade da empresa.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/11/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

O QUE ACONTECE SE O CORTE DE GASTOS PROMETIDO PELO GOVERNO FOR INSUFICIENTE? 5 ECONOMISTAS RESPONDEM

Analistas alertam que uma política fiscal frouxa acarretará num ciclo bastante perverso, com impactos diretos sobre a inflação e na condução da política monetária

Por Luiz Guilherme Gerbelli e Alvaro Gribel



BRASÍLIA - Sem uma estratégia crível de corte de gastos, a economia brasileira deverá enfrentar um cenário de bastante dificuldade. Analistas alertam que uma política fiscal frouxa acarretará num ciclo bastante perverso já conhecido: a percepção de risco elevada manterá o real desvalorizado, o que trará impactos diretos sobre a inflação e na condução da política monetária.

Haddad se reúne hoje com o presidente Lula para definir sobre programa de corte de gastos Foto: Wilton Junior/WILTON JUNIOR/Estadão

Hoje, o Brasil enfrenta um dilema em suas contas públicas. A economia brasileira já é bastante endividada para uma nação emergente, e percepção de risco é elevada, pois não há uma previsão clara de quando o endividamento do País vai ser estancado.

O mercado e os analistas, portanto, aguardam com ansiedade o pacote de cortes de gastos que será apresentado pela equipe econômica. Nesta segunda-feira, 4, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou acreditar que as medidas devem ser anunciadas nesta semana.

Mais do que trazer previsibilidade para as contas públicas do País, as medidas são necessárias para fazer com que o arcabouço fiscal sobreviva num cenário em que as despesas obrigatórias estão esmagando as discricionárias. Uma das possibilidades em estudo é limitar as principais gastos do Orçamento a um crescimento real de 2,5% ao ano, o mesmo teto do arcabouço.

Abaixo, analistas convidados pelo Estadão detalham o que pode acontecer se o pacote do governo for considerado tímido. Leia análises de Alessandra Ribeiro, sócia e diretora na Tendências Consultoria; Alexandre Manoel, economista-chefe da Az Quest; Luis Otávio Leal, economista-chefe da G5 Partners; Sergio Vale, economista-chefe da MB Associados; e Solange Srour, diretora de macroeconomia para o Brasil do UBS Global Wealth Management.

Alessandra Ribeiro: “Ideal é que o pacote seja ambicioso e enderece questões estruturais”



Alessandra Ribeiro, sócia e diretora na Tendências Consultoria Foto: Fabiane Lazzareschi - Fotografia/Fabiane Lazzareschi - fotografia

Nas últimas semanas, há uma piora importante na percepção de risco com relação à economia brasileira, devido à junção de elementos externos e domésticos, com a potencial eleição de Donald Trump nos Estados Unidos e seus efeitos adversos para economias emergentes e as consequências sobre um cenário interno já marcado por preocupação com a sustentabilidade do arcabouço fiscal e a dinâmica das contas públicas.

Neste contexto, é grande a expectativa em torno do anúncio do governo sobre o programa de corte de gastos. No entanto, dado o atual nível de deterioração das expectativas e precificação de risco nos ativos financeiros, o ideal é que o pacote seja ambicioso, endereçando questões estruturais como a vinculação do piso previdenciário à política de reajuste do salário mínimo, o Benefício de Prestação Continuada/Loas, pisos constitucionais de saúde e educação, atualmente atrelados ao desempenho das receitas federais, e reformulação do abono-salarial.

No momento, o principal risco é de anúncio de medidas de impacto pequeno ou moderado, na linha de um pente-fino de programas já existentes, ou de pouca factibilidade. Neste caso, deve ser observada nova onda de piora das expectativas, que deve se traduzir em novos movimentos de depreciação do real, de aumento dos juros futuros e de queda da bolsa. O Banco Central teria de ser ainda mais agressivo no ciclo atual de aperto da política monetária.

A piora precificada pelos ativos financeiros afeta a economia real com alguma defasagem. Assim, esse cenário resultaria em queda da confiança dos agentes econômicos, piora nas condições de crédito às famílias e empresas e menor propensão ao consumo e investimentos, ou seja, menor crescimento econômico e efeitos adversos para o mercado de trabalho.

Para as contas públicas, o cenário desenhado torna o quadro ainda mais desafiador, dados os efeitos negativos para a arrecadação e para o aumento do custo financeiro de rolagem da dívida pública, na medida em que há exigência de juros mais altos para financiar um ativo percebido como mais arriscado. Em suma, delinea-se, assim, o caminho para um cenário pessimista para a economia brasileira, que pode ser potencializado por quadro externo ainda mais complicado.

Alexandre Manoel: ‘Governo precisa demonstrar um horizonte de sustentabilidade para as contas públicas’



Alexandre Manoel, economista-chefe da Az Quest Foto: Gustavo Raniere/Ministério da Economia

de sustentabilidade da dívida pública.

O encerramento do mercado na última sexta-feira, 1º de novembro, refletiu um cenário preocupante para a economia brasileira, com o dólar cotado acima de R\$ 5,80 e pressionado para cima, além dos juros longos superando 13%, o que indica uma taxa de juro real acima de 8%. Esse contexto sinaliza as dificuldades que o País pode enfrentar caso o pacote de ajuste nas despesas obrigatórias não se mostre eficaz para conter a crescente percepção de falta

Para uma melhora na percepção do mercado sobre a situação fiscal do Brasil, o governo precisa demonstrar um horizonte de sustentabilidade para as contas públicas. Isso só será alcançado caso se torne crível que o déficit primário estrutural, projetado pelo mercado em cerca de 0,5% do PIB, será revertido, transformando-se em um superávit primário estrutural capaz de garantir a sustentabilidade da dívida ao longo do tempo.

Durante o governo Jair Bolsonaro, a despesa primária em relação ao PIB era de 18%. A expectativa é que esse índice tenha se elevado permanentemente para 19% no governo atual, com perspectiva de crescimento especialmente pelas iniciativas de gastos parafiscais. Em contrapartida, a receita líquida, descontadas as transferências, passou de 17,5% para 18,5% do PIB, deixando, assim, um déficit primário estrutural de aproximadamente 0,5% do PIB.

Desde 2023, o atual governo ainda não demonstrou um compromisso claro com a restrição orçamentária. O ministro Fernando Haddad alega ter herdado despesas obrigatórias sem fonte de financiamento definida, como os custos adicionais da complementação federal do Fundeb e das emendas impositivas. Contudo, o governo anterior lidava com essas pressões controlando certos gastos, como a não valorização real do salário-mínimo e a suspensão dos pisos mínimos para saúde e educação.

Para que a sustentabilidade da dívida pública se torne credível, o governo atual precisará tomar decisões de política pública que respeitem a restrição orçamentária e sinalizem o compromisso com uma trajetória fiscal responsável.

Luis Otávio Leal: ‘Falta de ajuste vai aumentar a percepção de que a dívida pode entrar em uma trajetória explosiva’

Luis Otávio Leal, economista-chefe da G5 Partners



Um cenário no qual tenhamos um pacote fiscal sem grandes progressos em termos de ajuste fiscal ou que nem tenhamos tal pacote pode variar entre ruim e muito ruim. O motivo é que a falta de um ajuste fiscal vai aumentar a percepção de que a dívida pública brasileira pode entrar em uma trajetória explosiva e vai colocar o Brasil em um círculo vicioso que pode nos levar à temida “dominância fiscal”. Mas indo por partes.

O tal círculo vicioso teria como variável chave o câmbio. Quanto maior a percepção de descontrole fiscal, maior a percepção de insustentabilidade da dívida, maior o prêmio de risco sobre os ativos brasileiros, consequentemente, mais desvalorizado

ficará o real, impactando a inflação, levando o Banco Central a elevar e/ou a manter os juros elevados durante mais tempo. Aqui é que esse círculo vicioso pode se transformar em “dominância fiscal”.

Atualmente o governo tem em estoque algo em torno de 40% de títulos indexados à Selic. Ou seja, uma política monetária mais apertada, com aumentos sucessivos da Selic, terá três efeitos. O primeiro é aumentar instantaneamente a dívida, piorando a relação (dívida/PIB) pelo numerador. O segundo é reduzindo o nível de atividade, piorando a relação supracitada pelo denominador.

O terceiro é produzir uma transferência de renda entre o governo e o setor privado. Os dois primeiros efeitos irão amplificar o círculo vicioso visto anteriormente e o último vai forçar o Banco Central a elevar ainda mais a Selic, piorando os dois primeiros efeitos. Tudo isso junto nos leva a tal “dominância fiscal”.

No início dissemos que os cenários iriam de ruins à muito ruins. A diferença, basicamente se refere ao cenário externo. Um cenário externo menos amigável a ativos arriscados como o brasileiro seria um catalizador dos cenários supracitados e dois riscos se sobressaem sobre os demais. Uma vitória de Donald Trump na eleição americana desta semana e uma política monetária nos EUA mais apertada do que o esperado, sendo que o primeiro risco, aumenta exponencialmente o segundo.

Sergio Vale: ‘Caso o pacote seja aquém do desejável, o governo continuará vendo o câmbio depreciar’



Sergio Vale, economista-chefe da MB Associados Foto: Gabriela Biló/Estadão

O governo perdeu dois anos preciosos buscando o ajuste fiscal impossível via arrecadação. Agora, o controle do gasto se torna inadiável e quanto mais demorar para acontecer, maior terá que ser o ajuste.

Há duas opções aqui: uma, o governo faz ajustes pontuais, mas relevantes, como no Fundeb, no abono salarial, no salário desemprego e no BPC; outra opção, a ideal, seria um ajuste mais agressivo que envolvesse

as questões anteriores e se adicionasse o limite de gasto de saúde e educação dentro do teto de crescimento de 2,5% e a desvinculação do salário mínimo da Previdência, que são medidas de longo prazo importantes para mudar a trajetória da dívida pública.

Dado que a percepção de risco por parte do governo ficou clara, espera-se que Lula aceite as propostas mais duras, necessárias para que seu governo chegue bem em 2026. Caso contrário, o próximo teste do câmbio será a R\$ 6.

Com o risco internacional aumentando com uma possível vitória de Donald Trump, deveríamos aproveitar esse momento nebuloso para sermos mais ousados no ajuste fiscal. É o velho Brasil que chega à beira do abismo, mas não pula. Mas será importante que esse ajuste seja realmente relevante e não mais do mesmo do que vimos até agora.

Caso o pacote seja aquém do desejável, o governo continuará vendo o câmbio depreciar, e os juros se manterão elevados por mais tempo. Com o câmbio depreciado e chegando a R\$ 6, se o governo entregar um pacote fraco, veremos a inflação no ano que vem caminhar para 5%. Depende do governo ter um 2026 bom na economia, mas isso só vai acontecer se houver um ajuste fiscal de qualidade a partir de agora.

Solange Srour: ‘Sem ajuste fiscal crível, corremos o risco de enfrentar uma crise econômica’



Solange Srour, diretora de macroeconomia para o Brasil do UBS Global Wealth Management Foto: Wilton Junior/ESTADÃO CONTEÃO

Caso o Brasil não implemente um ajuste fiscal crível, que sinalize um compromisso sério com a sustentabilidade fiscal, corremos o risco de enfrentar uma crise econômica. Sem medidas sólidas de contenção de gastos, o contínuo aumento do endividamento público pode ser visto como “fora de controle”. O prêmio de risco exigido pelos investidores que financiam a dívida pública aumentará, assim como a busca por proteção do patrimônio e dos investimentos (o chamado “hedge”), o que geralmente resulta em uma forte depreciação cambial. O quanto a economia desacelerará e o quanto a inflação subirá também dependerão dos desdobramentos do cenário externo, que apresenta um elevado nível de incerteza devido aos resultados das eleições nos EUA. No entanto, é praticamente impossível escaparmos dessa combinação perversa.

Em um ambiente de baixa confiança fiscal, o Tesouro Nacional enfrentará dificuldades para rolar a dívida pública. A redução da demanda por títulos públicos, além de encarecer sua colocação, tende a piorar seu perfil (com a participação de títulos pré-fixados diminuindo consideravelmente, enquanto aumenta a participação de títulos indexados à Selic) e a encurtar seu prazo de vencimento. Em períodos de alta volatilidade, a concentração de vencimentos em prazos curtos cria um desafio adicional para o Tesouro, que inevitavelmente, em algum momento, acaba sancionando as condições do mercado.

A continuidade da ausência de uma âncora fiscal também pressiona as expectativas de inflação, que já estão bastante desancoradas, ao mesmo tempo em que a desvalorização do câmbio é repassada para os preços. Neste cenário, o Banco Central não tem outra alternativa a não ser adotar uma política monetária mais restritiva, mesmo que esta já se encontre em território restritivo. Se a política fiscal expansionista não for freada, a restrição da política monetária precisará ser maior.

Dependendo de quanto a Selic subir e de quanto a curva de juros projetar para o futuro, voltaremos a discutir seriamente se estamos entrando em um cenário de dominância fiscal. Chegaremos, então, a um momento em que a combinação perversa de mais inflação e menos crescimento se acentua, exigindo por fim um ajuste fiscal muito mais intenso e rápido do que o esperado atualmente para garantir a estabilidade da dívida.

Em momentos de crise de confiança, a implementação de reformas dos fatores que causam o aumento real dos gastos obrigatórios acima do permitido pelo arcabouço é essencial para ancorar as expectativas de inflação, estabilizar a moeda e reduzir os juros demandados pelos investidores. O modelo de aumento de despesas e busca de mais receitas (muitas vezes não recorrentes) está definitivamente esgotado. Se conseguirmos um choque de credibilidade agora, teremos tempo para discutir se o arcabouço atual é suficiente pra estabilizar a dívida. Cada coisa a seu tempo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/11/2024*

MEDIÇÃO DA TRANSPARÊNCIA E DA CORRUPÇÃO É UMA TAREFA COMPLEXA, MAS ESSENCIAL, AVALIAM ESPECIALISTAS

A 9ª edição do Seminário Caminhos Contra a Corrupção, realizado pelo Estadão e o Instituto Não Aceito Corrupção (Inac), discutiu como a falta de clareza entre o que é público e privado alimenta uma prática que fragiliza a transparência e a confiança na administração pública.

Por Adriana Victorino

A medição da transparência e da corrupção é uma tarefa complexa pois envolve um fenômeno social multidimensional e instável, avalia o cientista político e professor da Fundação Dom Cabral,

Humberto Falcão. O assunto foi discutido durante a 9ª edição do Seminário Caminhos Contra a Corrupção, realizado pelo Estadão e o Instituto Não Aceito Corrupção (Inac).

“Os fatores são diversos e interligados, exigindo uma combinação de indicadores. Precisamos regionalizar as métricas e aprimorar as metodologias”, sugeriu Falcão, questionando a relevância de um índice de percepção próprio para o Brasil.

O painel “Pesquisas e medição da transparência e da corrupção – cases e aprendizados”, mediado pelo repórter especial e colunista do Estadão, Marcelo Godoy, contou com a participação de Falcão, além da jornalista, gerente de Projetos da Transparência Brasil, Marina Atoji, e da professora da Unesp e conselheira do Inac, Rita de Cassia Biason.



Jornalista Marcelo Godoy media debate entre o professor Humberto Falcão, a jornalista e gerente de projetos da Transparência Brasil, Marina Atoji e a professora da Unesp e conselheira do Inac, Rita de Cássia Biason, durante o 9º Seminário Caminhos Contra a Corrupção Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Marina Atoji abordou a complexidade do conceito de transparência, muitas vezes percebido como abstrato. “Transparência começa quando se sabe quem é responsável pelo quê”, disse. Ela ressaltou as dificuldades na medição e a necessidade de parâmetros legais que determinem a publicação de informações, incluindo periodicidade e locais de divulgação.

“A métrica da percepção é uma das mais eficazes, pois é através dela que a sociedade civil consegue identificar rapidamente os avanços. O Ministério Público já comprovou isso em um ranking de transparência de municípios. Ninguém gosta de ser apontado como alguém que não promove transparência em seus negócios”, explicou Marina, ao ressaltar a efetividade de incentivos como o ranqueamento.

A gerente de Projetos da Transparência Brasil ainda realçou a importância de se traçar a linha entre o que é público e o que é privado. Na avaliação dela, a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) se tornou, em muitos casos, uma justificativa conveniente para esconder informações que deveriam ser públicas. Na avaliação de Marina, quando se trata de ver a administração pública de forma clara e acessível, o interesse público deve prevalecer sobre o direito à privacidade. “Se há interesse público, não há direito à privacidade”, reforçou.

A professora da Unesp Rita de Cassia citou a visão comparativa do Brasil e seus vizinhos latino-americanos em termos de democracia e combate à corrupção. O Índice de Democracia de 2023 aponta o Brasil como intermediário, com um desempenho abaixo de países como Chile e Uruguai. Na avaliação da especialista, embora o Brasil tenha avançado em alguns períodos, a região como um todo enfrenta dificuldades devido a fatores históricos, legislações e acesso limitado à informação.

Rita afirmou que a dificuldade em distinguir o público do privado é uma das raízes da corrupção em muitos países da América Latina, que apresentam índices mais elevados de corrupção. Para a professora, a tradição na região de usar a máquina pública para beneficiar interesses pessoais. “É como se a administração pública fosse uma extensão da minha casa”, avaliou.

Humberto Falcão destacou que a corrupção, mais do que um problema ético, representa um sério obstáculo financeiro ao desviar recursos essenciais. “Quando comparamos o Brasil com outros países, concluímos que a corrupção e a falta de transparência ainda são grandes desafios, apesar das políticas em vigor para combatê-las”, afirmou. Para o cientista político, é fundamental medir a corrupção de forma objetiva.

“Se queremos ser eficazes na promoção da transparência, precisamos mensurar isso de maneira rigorosa”. Para Falcão, a métrica da percepção é essencial uma vez que reflete a experiência de quem sofre com a corrupção.

O Seminário Caminhos Contra a Corrupção se consolidou como um dos principais espaços de debate nacional sobre transparência, integridade, compliance, ESG e o universo anticorrupção. Quase 80 mil pessoas acompanharam as duas últimas edições, em 2022 e 2023. Os painéis e conferências deste ano serão transmitidos ao vivo no site do Estadão. Confira a programação completa.

Veja o primeiro dia de debates do evento:

<https://www.estadao.com.br/politica/seminario-do-estado-e-do-inac-discute-integridade-e-transparencia-com-fachin-e-reale-jr/>

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/11/2024

TARCÍSIO FAZ 2º LEILÃO PARA PPP DE CONSTRUÇÃO DE ESCOLAS EM SÃO PAULO; VEJA VALORES E CIDADES

Vencedor foi o Consórcio SP+Escolas, com proposta de R\$ 11,5 milhões mensais; governo anuncia que fará consulta pública para nova PPP, com foco na manutenção de equipamentos escolares

Por Isabela Moya

O governo do Estado de São Paulo realizou o segundo leilão na Bolsa de Valores (B3) nesta segunda-feira, 4, para a parceria público-privada (PPP) que ficará responsável pela construção, manutenção, conservação predial, gestão e operação dos serviços não pedagógicos do Lote Leste, que inclui uma nova escola para 16 municípios paulistas. O vencedor foi o Consórcio SP+Escolas.

O leilão chegou a ser barrado por liminar na Justiça que acolheu ação da Apeoesp, um dos sindicatos que representa os professores da rede estadual de ensino. A gestão Tarcísio de Freitas (Republicanos), porém, entrou com recurso, que foi aceito pelo Tribunal de Justiça do Estado, derrubando a liminar.

Houve protestos contra o plano na porta da B3, resultando na queda de uma grade. Segundo a Polícia Militar, os participantes tentaram invadir o local, e com isso, “os policiais adotaram técnicas de controle de distúrbio civil para conter o grupo e restabelecer a ordem”. A PM disse ainda que “as equipes permanecem no local para garantir o direito de livre manifestação e a segurança de todos os presentes, além da preservação do espaço público”.

Diante dos protestos, o secretário da Educação, Renato Feder, disse que “as manifestação fazem parte da democracia”. Segundo ele, “quando a gente visita as escolas, conversa com os professores, e principalmente quando a gente verifica os estudantes e professores que vão estudar e trabalhar nessas escolas, eles são amplamente a favor”.

Tarcísio criticou os manifestantes contra os projetos de PPP, se referindo a eles como “aqueles que não querem ver o progresso, que estão presos às velhas práticas e aos velhos dogmas, que não contribuem em nada com o crescimento do nosso Estado e dos nossos alunos”.



O governador Tarcísio de Freitas batendo o martelo na cerimônia de leilão na B3 para PPP de novas escolas estaduais Foto: Reprodução/Youtube/Governo do Estado de SP

A Secretaria de Educação já afirmou que o ensino continuará gratuito e que as atividades pedagógicas seguem sob responsabilidade do Estado. Conforme a pasta, uma parceria com a iniciativa privada irá modernizar as escolas estaduais, dando mais tempo aos professores para focar na parte pedagógica.

A regulação e fiscalização dos serviços prestados pela concessionária será de responsabilidade da Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado (Arseps).

Segundo o governador, a avaliação dos alunos sobre o serviço prestado será levada em conta. “Se a avaliação for ruim, a empresa perde remuneração”, disse.

Tarcísio anunciou também que em breve irá lançar consulta pública de outra PPP para o serviço de manutenção de equipamentos escolares em 143 escolas estaduais já existentes.

Leilão

Com a proposta de R\$ 11,5 milhões, o menor valor do leilão, o Consórcio SP+Escolas venceu a disputa contra outros dois proponentes. O valor, que representa deságio de 22,5% dos R\$ 14,9 milhões máximos propostos pelo Estado, será pago mensalmente, durante 25 anos, pelo governo à empresa vencedora para construção e manutenção das 16 novas escolas que ficarão em 16 cidades.

- O Lote Leste terá escolas em: Aguaí, Arujá, Atibaia, Campinas, Carapicuíba, Diadema, Guarulhos, Itapetininga, Leme, Limeira, Peruíbe, Salto de Pirapora, São João da Boa Vista, São José dos Campos, Sorocaba e Suzano.

As propostas dos concorrentes no leilão foram de:

- Consórcio SP+Escolas: R\$ 11,5 milhões (22,5% de deságio)
- CS Infra Social: R\$ 12,4 milhões (16,2% de deságio)
- Consórcio JOPE ISB: R\$ 13,1 milhões (12,4% de deságio)

A estrutura das unidades escolas contará com ambientes integrados e interligados, uso interativo de tecnologia, auditório de múltiplo uso, ampliação de espaços esportivos e culturais, espaços de vivência, espaços para estudo individualizado e espaços de inovação, segundo o governo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/11/2024

TAXA DE JUROS TERÁ DE IR A 12,75% PARA INFLAÇÃO VOLTAR PARA A META EM 2026, DIZ ECONOMISTA DO BNP

Fernanda Guardado, chefe de pesquisa macroeconômica para América Latina do banco, diz que BC terá de fazer mais quatro aumentos seguidos de 0,50 ponto percentual na Selic para conseguir trazer a inflação à meta ‘em meados de 2026’

Por Luiz Guilherme Gerbelli

Entrevista com

Fernanda Guardado - Chefe de pesquisa macroeconômica para América Latina do BNP Paribas



Chefe de pesquisa macroeconômica para América Latina do BNP Paribas, Fernanda Guardado diz que a taxa básica de juros terá de ir a 12,75% ao ano para que o Banco Central consiga levar a inflação à meta de 3% “em meados de 2026”. Na revisão de cenário divulgada na semana passada, o banco passou a prever quatro altas seguidas de 0,50 ponto percentual na Selic.

“Já há bastante tempo, projetamos que o Banco Central, nessa reunião de novembro, vai acelerar o ritmo para 0,50 ponto percentual”, diz Fernanda, ex-diretora do BC. “Acreditamos que eles vão fazer isso em novembro e em dezembro para garantir, com esse ritmo um pouco mais forte, que a política monetária aja no tempo hábil para trazer a inflação de volta para a meta em meados de 2026. Nós víamos que o ciclo continuaria até março. E nós ainda vemos. Mas agora esperamos que esse ritmo de 0,50 se repita também em janeiro e em março.”



Na projeção do BNP, a Selic chegará a 12,75% em março de 2025 e permanecerá nesse patamar até a reunião de dezembro, quando haverá um corte de 0,50 ponto percentual, encerrando o ano em 12,25%.

Hoje, a Selic está em 10,75% ao ano. Em seu último encontro, o Comitê de Política Monetária (Copom) promoveu uma alta de 0,25 ponto percentual - foi o primeiro aumento do terceiro mandato do governo Lula.

Sobre a incerteza fiscal que contribuiu para a piora dos ativos brasileiros nas últimas semanas, Fernanda vê com bons olhos a possibilidade de a equipe econômica anunciar um pacote de contenção de gastos. "Se o governo, de fato, anunciar um pacote nesse sentido, acho que tem o potencial para diminuir um pouco essa desconfiança em relação ao futuro da política fiscal", afirma.

A seguir trechos da entrevista concedida ao Estadão.

Como a sra. analisa a economia brasileira no atual momento? O crescimento surpreende, mas os ativos estão bastante deteriorados.

A economia tem apresentado um dinamismo surpreendente. Começamos 2024 com uma projeção de crescimento de 2% e revisamos para 3%. Este é o quarto ano consecutivo, em que não apenas nós, mas a maior parte dos analistas econômicos - e até o próprio Banco Central - está revisando para cima as projeções. Os indicadores mais recentes que temos recebido mostram que esse dinamismo persiste. É uma notícia muito positiva ver o Brasil crescendo dessa maneira, mas há um lado preocupante, porque é um crescimento que se dá acima do potencial de crescimento da economia. E isso tem o potencial de manter acesos os riscos inflacionários.

E a preocupação com a questão fiscal e a expectativa pelas medidas de corte de gastos?

De fato, os riscos em relação ao cumprimento das metas fiscais, principalmente para 2025 e 2026, têm impactado negativamente os preços de ativos. Não são apenas as dúvidas em relação ao atingimento da meta, mas as diversas notícias e iniciativas que foram observadas nas últimas semanas que trabalhavam no sentido de maiores gastos, em um ambiente em que as metas fiscais são vistas como bastante desafiadoras e a trajetória da dívida/PIB também é muito desafiadora. Todas as notícias que traziam novas propostas de gastos - meritórias ou não - acabavam tendo esse impacto muito negativo na precificação dos ativos e na própria curva de juros do mercado, por conta desse questionamento sobre se haveria ou não alguma consolidação fiscal no horizonte.

Vale lembrar que, quando a gente fala de ativos de mercado, não é só o câmbio. Falamos também, principalmente, da curva de juros, que tem um impacto muito relevante no custo da dívida pública. Então, quando essas notícias fiscais impactam negativamente a curva de juros, fazendo com que juros cobrados em diversos horizontes futuros fiquem mais caros, isso significa que o Tesouro também está tendo de se financiar mais caro. É sempre importante ressaltar como esses impactos não se restringem só ao câmbio. Eles têm um impacto direto no endividamento público.

E o governo consegue cumprir a meta fiscal deste ano?

Em 2024, o governo se aproxima da banda inferior. Ainda temos dúvidas se eles atingirão a banda inferior da meta fiscal, mas, para o ano que vem, nós vemos um cenário bastante desafiador.

Por quê?

Nós acreditamos que a arrecadação será mais baixa do que aquela que foi enviada no Orçamento. Além disso, não está claro se a meta de poupança do governo com a contenção de fraudes vai de fato se verificar naquele tamanho. Por isso, essa notícia de um anúncio de um ajuste fiscal (o governo estuda limitar as principais despesas do Orçamento a um crescimento real de 2,5% ao ano) vai ser muito bem-vinda. Se o governo, de fato, anunciar um pacote nesse sentido, acho que tem o potencial para diminuir um pouco essa desconfiança em relação ao futuro da política fiscal. É importante ver iniciativas nesse sentido, da contenção do crescimento dos gastos, principalmente quando se observa que algumas linhas do Orçamento, como a de gastos obrigatórios, têm crescido bastante acima da inflação.



Medidas do governo para as contas públicas tem o potencial para diminuir a desconfiança em relação ao futuro da política fiscal, diz Fernanda Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Mas há algum tipo de exagero na reação do mercado? Vimos, por exemplo, os juros futuros subindo a patamares muito elevados.

É sempre difícil fazer essa avaliação sobre se os prêmios estão excessivos ou não. Os prêmios vão refletir a aversão maior ou menor ao risco que as

pessoas que financiam a dívida pública estão dispostas a correr. Então, diante desse cenário em que ocorreram diversas propostas e iniciativas de maiores gastos, já num ambiente de percepção de que a dívida pública vai crescer de forma muito forte, é de se esperar que haja um aumento do prêmio pedido para horizontes mais longos na dívida pública. É o que é. O mercado é o que é.

E como fica o Banco Central nessa história? Quais serão os próximos passos?

Já há bastante tempo, projetamos que o Banco Central, nessa reunião de novembro, vai acelerar o ritmo para 0,50 ponto porcentual. Acreditamos que eles vão fazer isso em novembro e em dezembro para garantir, com esse ritmo um pouco mais forte, que a política monetária aja no tempo hábil para trazer a inflação de volta para a meta em meados de 2026. Nós víamos que o ciclo continuaria até março. E nós ainda vemos. Mas agora esperamos que esse ritmo de 0,50 se repita também em janeiro e em março. Portanto, nós estamos revisando para cima a nossa Selic final para 12,75%.

Isso é suficiente para trazer a inflação para a meta em meados de 2026?

Isso, no terceiro trimestre de 2026. No modelo, é suficiente. Mas, agora, sempre há condicionantes importantes por trás dessa projeção. Uma das condicionantes é que se parte do nível atual de câmbio, sem depreciações adicionais, além do que é o usual para esse tipo de exercício. Não vemos notícias positivas para o Banco Central até o final do ano, com a grande exceção do possível anúncio do pacote de contenção de gastos. No início do ano, se tivermos o real um pouco mais confortável, pode trazer algum conforto para o Banco Central com a trajetória da inflação. Mas nós vamos precisar, por exemplo, ver a inflação corrente, de fato, vindo para um patamar mais baixo, para que, por exemplo, o (relatório) Focus comece a diminuir as expectativas mais longas. Como temos revisado para cima a projeção de inflação de curto prazo, eu acredito que esse tipo de notícia só vai acontecer lá em 2025, por isso, eu acho que o Banco Central vai precisar subir os juros em todo o primeiro trimestre do ano que vem.

E como fica o cenário de inflação?

Temos uma inflação de 4,7% em 2024 e 4% em 2025. Para 2026, temos uma diminuição, e a inflação converge para meta de 3%, condicional a esse ciclo de juros que acabei mencionar.

Qual será o impacto da Selic mais alta na atividade?

Nós temos 2% (de crescimento) do PIB no ano que vem. Mesmo jogando a Selic para cima, não estamos revisando para baixo o nosso PIB, em parte por conta da força dos dados que estão vindo no terceiro trimestre. Vai haver uma moderação do crescimento para próximo de 2%.

O que explica a surpresa inflacionária deste ano?

São vários fatores. Tivemos a estiagem, com impacto nos dados de alimentação, de energia elétrica. O real, de fato, teve uma depreciação ao longo do ano de mais de 15%, e isso certamente não ajudou. Quando observamos a abertura do IPCA, algumas das fontes de desinflação de 2023 ficavam para trás. Bens industriais voltaram a reacelerar, alimentos voltaram a acelerar e um grande segmento, que é serviços, parou de cair. A inflação de serviços atingiu um platô desde janeiro do qual não saiu. Tem sido um segmento muito inercial e dificilmente vai quebrar esse platô de inflação para baixo se considerar que o mercado de trabalho está aquecido. Os dados da Pnad ainda mostraram ganhos de rendimento real expressivos na comparação interanual e criação de vagas. Os indicadores de alta frequência de serviços apontam que o segmento segue bem. Há fundamentos que sustentam essa inflação de serviços suportada entre 4,5% e 5%. Ou seja, nós precisamos ver,

de fato, uma desaceleração da atividade no segmento (de serviços) para que essa inflação possa ceder um pouco mais. E eu acredito que isso só vai acontecer no ano que vem.

E quais são os primeiros sinais do Galípolo, já confirmado como o próximo presidente do BC?

Eu acho que o Gabriel tem consciência do desafio que tem pela frente para trazer a inflação em direção à meta. Ele também tem consciência da importância de trazer a inflação para a meta de 3% e que esse é o objetivo primordial do Banco Central. Ele tem falado isso. Ele sabe que há uma desancoragem das expectativas e que tem algumas causas por trás disso, mas eu vejo que ele está bastante convicto da necessidade de, através de suas ações, mostrar o compromisso que tem com a meta. Ele votou pelo início do ciclo de altas. Acredito que nós teremos uma decisão unânime a favor de uma alta de 0,50 ponto porcentual nas próximas duas reuniões - e ele é uma parte relevante dessa unanimidade.

No cenário externo, quais serão os próximos passos do Fed?

O banco acredita que o Fed (Federal Reserve, banco central dos EUA) vai cortar os juros em 0,25 ponto porcentual nas próximas reuniões, e temos uma Fed Funds (taxas de juros) de 3,25% no final do ano que vem. É um Fed que vai se aproximar da taxa de juros neutra, mas ainda existem alguns riscos que o Fed vai ter de se deparar e observar se essa última milha da inflação vai, de fato, continuar de uma forma linear ou não. Por exemplo, no Brasil, a gente observou como, após uma desinflação bastante acentuada, a inflação atingiu um platô. Esse é um risco para os Estados Unidos. Os dados que saíram do CPI dão um pouco essa sensação de que a melhora no núcleo de inflação parou - a se observar nos próximos dados.

Pela frente, também há uma mudança de governo. Vai ser importante observar nos próximos meses como o candidato que vencer a eleição se posicionará em relação aos seus próximos passos na política fiscal, para isso dar clareza ao próprio Fed. Mas eu ainda adicionaria que, no caminho do Fed, temos tensões geopolíticas e uma economia bastante saudável, o que faz com que a necessidade de ser cauteloso daqui para frente seja maior.



Fed terá de observar rumo da política fiscal do futuro governo norte-americano, afirma Fernanda Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Um eventual governo do Trump seria mais inflacionário?

O nosso time de mercados avançados fez um exercício bastante interessante. O banco não tem um posicionamento sobre um ou outro candidato. O que nós temos é um exercício para tentar entender qual seria o impacto de uma das propostas do candidato republicano em relação às tarifas. Olhando para esse exercício, se houvesse um aumento das tarifas como proposto, teríamos um impacto inflacionário relevante nos Estados Unidos. Consequentemente, o banco central americano seria obrigado a reagir a esse aumento inflacionário, e isso acabaria levando a um impacto baixista no PIB.

No cenário externo, há também uma preocupação com a China?

A China também preocupa, porque é o nosso maior mercado consumidor. A fraqueza da China, possivelmente, implica em queda nos preços das commodities que exportamos. E isso, de uma certa maneira, é uma menor sustentação para o real e uma menor renda para essas áreas que são expostas à China. Temos visto movimentos mais recentes do governo chinês na tentativa de reavivar, principalmente, o consumidor chinês. Ainda não está claro o quanto de sucesso eles conseguirão com essa estratégia, mas isso ajuda a limitar um pouco a deterioração que se observava.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/11/2024

SABESP COMUNICA VAZAMENTO 'INEXPRESSIVO' DE DADOS PESSOAIS APÓS ATAQUE HACKER À EMPRESA

Companhia sofreu um ataque cibernético no último dia 22, e informou ter contratado assessores externos para investigar o problema, suas causas, extensão e potenciais responsáveis

Por Beth Moreira (Broadcast)

A Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp) informou nesta segunda-feira, 4, que, em meio ao andamento dos trabalhos envolvendo o ataque cibernético realizado contra a companhia no último dia 22, "contratou assessores externos com experiência em situações desta natureza para investigar o ataque cibernético, suas causas, extensão e potenciais responsáveis".

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa afirmou que "no contexto dos trabalhos de monitoramento constante, tomou conhecimento, no dia 1º de novembro de 2024, de publicações que apresentaram uma quantidade inexpressiva de dados pessoais não sensíveis compatíveis com as bases da companhia".



Sabesp diz que ataque cibernético não afetou operações Foto: Governo de SP

A empresa diz ainda que, embora as informações obtidas até o momento não permitam concluir que se trata de um cenário de notificação obrigatória à Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD), a Sabesp preventivamente notificou a autoridade na mesma data.

"Reitera-se que as operações de abastecimento de água e coleta e tratamento de esgoto não foram afetadas pelo ataque cibernético", destaca a nota.

No último dia 22, a companhia havia informado ter sido vítima de um ataque cibernético que provocou instabilidade em sua rede digital. A empresa afirmou no dia ter adotado todas as medidas de segurança e controle e ter posto em prática o plano para restabelecimento dos sistemas afetados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/11/2024

TRANSAÇÃO DE PIX ACIMA DE R\$ 200 AGORA SÓ É FEITA EM APARELHOS CADASTRADOS; VEJA COMO ELEVAR LIMITE

Nova regra em vigor desde o dia 1º de novembro é voltada para celulares ou computadores pessoais novos que nunca tenham sido utilizados para iniciar uma transação Pix; nos já cadastrados, nada muda

Por Redação

Desde o dia 1º de novembro, usuários de Pix que tenham adquirido um computador ou celular novos só estão podendo fazer transações de no máximo R\$ 200, segundo uma nova regra do Banco Central (BC), que ainda incluem outras medidas de segurança para evitar fraudes. Para os aparelhos já cadastrados, nada muda. A regra diz que o usuário de um aparelho novo só poderá fazer cinco transferências de R\$ 200 por dia, ou seja, o limite máximo é de R\$ 1.000. Acima disso, só se o cliente cadastrar o seu aparelho.



Segundo o BC, essa medida foi implementada para minimizar a probabilidade de fraudadores usarem dispositivos diferentes daqueles utilizados pelo cliente para gerenciar chaves e iniciar transações Pix.

Para fazer transações acima de R\$ 200 por vez, só com aparelhos cadastrados Foto: Leo Souza/Estadão



Como realizar o cadastro

Em nota, o BC diz que realizar o procedimento de cadastro de novos dispositivos é “rápido e fácil”. As orientações gerais dadas são as seguintes:

- acesse o aplicativo de seu banco e lá procure pelo gerenciamento de dispositivo;
- solicite o cadastro do novo aparelho seguindo as instruções;
- o cadastro só é efetivado após a autenticação em dois fatores, que pode ser feita de diversas formas, entre elas com o cadastro da biometria.

O Banco Central informa ainda que cada instituição financeira possui seu próprio procedimento de cadastro, e que, após o registro, as transações naquele dispositivo poderão ser realizadas considerando o limite originalmente estabelecido pela instituição para o cliente.

Medidas de segurança

As novas medidas do Pix não impactam apenas os clientes. Os bancos também devem reforçar as suas medidas de segurança para evitar fraudes na entrada e saída de recursos nas contas por meio de transações Pix. Confira abaixo algumas delas:

- utilizar solução de gerenciamento de risco de fraude que contemple as informações de segurança armazenadas no Banco Central e que seja capaz de identificar transações Pix atípicas ou não compatíveis com o perfil do cliente;
- disponibilizar, em canal eletrônico de acesso amplo aos clientes, informações sobre os cuidados que os clientes devem ter para evitar fraudes;
- verificar, pelo menos uma vez a cada seis meses, se seus clientes possuem marcações de fraude na base de dados do BC.

Pix por aproximação e Pix automático

Algumas outras mudanças no Pix só devem ocorrer em 2025. Uma delas, porém, já está em testes por algumas instituições financeiras. É o Pix por aproximação, que deve estar funcionando para todos os clientes, de todos os bancos, em fevereiro de 2025.

Trata-se de uma funcionalidade que permite aos usuários realizar pagamentos sem precisar acessar o aplicativo do banco, similar ao uso de carteiras digitais para débito e crédito, as wallets. Diferentemente do método atual, que exige sair do site de compras para efetuar o pagamento via Pix, essa nova forma possibilita concluir a transação diretamente na plataforma de compra, semelhante ao processo de quem tem um cartão de crédito cadastrado no site.

Outra novidade, prevista só para julho de 2025, será o Pix Automático. Ele permitirá cobranças automáticas com a autorização do usuário, sem a necessidade de confirmar cada pagamento. Essa inovação visa simplificar e tornar mais eficientes as transações tanto para pagadores quanto para recebedores, reduzindo custos e minimizando atrasos em pagamentos.

Ele poderá ser empregado para várias situações, incluindo contas de consumo (água, luz, gás), mensalidades de escolas, faculdades e cursos, mensalidades de academias e clubes sociais, planos de saúde, assinaturas de serviços de streaming (Netflix, Amazon, HBO, etc.) e portais de notícias, entre outros.

Pix por agendamento

Desde a última segunda-feira, 28, os bancos estão obrigados a oferecer aos clientes a opção de Pix Agendado Recorrente, segundo resolução publicada em julho deste ano pelo BC.

O Pix Agendado Recorrente permite aos usuários programar transferências para serem realizadas de forma automática em datas e periodicidades definidas. Os usuários é que devem fornecer essas

No parâmetro da coleta de esgoto, Belém também aparece na terceira pior colocação entre as capitais do Brasil, com índice de 19,8% em 2022. Os números são do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), banco de dados vinculado à Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental, do Ministério das Cidades.

Índices de saneamento básico na região Norte

Linha fina

Capital	Estado	Tratamento total de esgoto (%)	Atendimento total de esgoto (%)	Atendimento total de água (%)	População total (IBGE)
Boa Vista	RR	95	95	96,4	95
Palmas	TO	64,5	64,5	97,9	64,5
Macapá	AP	22,2	22,2	54,4	22,2
Manaus	AM	21,8	21,8	99,5	21,8
Belém	PA	2,4	2,4	95,5	2,4
Porto Velho	RO	1,71	1,71	41,8	1,71
Rio Branco	AC	0,72	0,72	53,5	0,72

Fonte: SNIS/2022. *Atendimento de esgoto é a coleta para longe das residências, enquanto o tratamento é a efetiva limpeza para que possa voltar ao ambiente.

Enquanto a coleta de esgoto diz respeito à tubulação que afasta os dejetos das casas, o tratamento é a efetiva limpeza para que o esgoto seja devolvido ao meio ambiente. A coleta desvia o problema, mas não resolve.

Na avaliação da diretora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará (UFPA), Roberta Menezes Rodrigues, a região Norte foi “preterida” em termos de investimentos públicos para infraestrutura urbana, mesmo nas capitais: “A política para a Amazônia sempre foi desenhada para viabilizar grandes empreendimentos, como as hidrelétricas, então o fato de a gente receber a COP não deixa de ser uma oportunidade.”

Apesar disso, ela lamenta que um volume de investimentos nunca antes visto na região seja direcionado ao que chama de “urbanismo de exceção”. Segundo a pesquisadora, obras secundárias, como ampliação de rodovias, são priorizadas e não atendem, a longo prazo, algumas demandas urgentes da população, como saneamento básico.

“Essa é uma pauta importantíssima e histórica de Belém, inclusive de insegurança hídrica. Estamos na Amazônia, mas há comunidades inteiras que, há 30 anos, não têm água encanada”, afirma.

Em Belém, 95,5% da população tem acesso à água tratada, acima da média nacional (85%). Ainda assim, a região Norte é a que menos investe em saneamento básico no Brasil, com média anual por habitante de R\$ 57,67, ante média nacional de R\$ 111,40.

Luana Pretto, do Trata Brasil, diz que esse é um problema característico das capitais do Norte, mas o cenário tende a mudar. “O que temos visto, com a aprovação do Marco Legal do Saneamento, de 2020, é uma visão diferente porque temos uma meta clara e objetiva. Até 2033, 99% da população precisa ter acesso à água e 90% precisam ter acesso à coleta e tratamento do esgoto.”

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizou R\$ 5 bilhões em linhas de crédito para a adaptação da cidade para a COP30 em diferentes áreas de infraestrutura e serviços. Desse valor, R\$ 1,5 bilhão está contratado e em fase avançada de obras.

A chefe do departamento de gestão pública do BNDES, Paula Barbosa, explica que metade do valor contratado foi destinada à recuperação de canais na periferia de Belém, com ações de macrodrenagem e recuperação integrada: “São intervenções fora do polígono COP, mas que são importantes para a cidade de Belém e uma forma de recuperação de dívidas históricas com essas comunidades.”

*“Os problemas de Belém são os de uma cidade amazônica”
— Valentina Calado*

Procurado, o governo do Pará não se pronunciou até a conclusão desta edição sobre os projetos do Estado para ampliar o serviço de saneamento básico. Em março de 2023, o governador Helder Barbalho (MDB) afirmou que planejava o primeiro leilão de uma concessão de saneamento no Estado para 2024, com modelagem em estudo pelo BNDES.

Nascida em Belém, a antropóloga Valentina Calado Pompermaier, pesquisadora da Plataforma Cipó, avalia que, apesar dos desafios, a COP30 tem mobilizado o poder público para implementar uma nova infraestrutura na cidade. “Precisamos encarar esses desafios e entender que os problemas estruturais de Belém são problemas de uma cidade amazônica e que a população como um todo convive com isso. Temos que entender como resolver, não só para a COP, mas a longo prazo.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/11/2024

KLABIN VÊ LUCRO SUBIR PARA R\$ 729 MILHÕES NO 3º TRIMESTRE

Companhia alcançou receitas de R\$ 5 bilhões entre julho e setembro, crescimento de 14%

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo

A Klabin teve lucro de R\$ 729 milhões no terceiro trimestre de 2024, alta de quase 200% na comparação anual. A companhia do setor de papel e embalagens alcançou receitas de R\$ 5 bilhões entre julho e setembro, crescimento de 14% sobre o mesmo período de 2023.

O resultado ajustado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) foi de R\$ 1,8 bilhão no período, o que implica crescimento de 33% em um ano. A margem Ebitda ajustada cresceu 5 pontos percentuais, a 36%.

“O terceiro trimestre foi marcado pela contínua melhora das condições de mercado nos segmentos de papéis e embalagens observadas desde o início do ano”, afirma a Klabin na divulgação dos seus resultados.

Persistiram, no entanto, os problemas logísticos que vêm afetando as operações de contêineres nos portos do sul e sudeste do Brasil, o que teve reflexo negativo nos números.

Os resultados da Klabin também foram ajudados pela valorização do dólar ante o real, tendo impactos diretos nos seus números de exportação e também nos custos de produção durante o período.

O custo com produtos vendidos foi de R\$ 2,45 bilhões no terceiro trimestre, alta de 3% na comparação anual. Por tonelada, ficou em R\$ 2.411, mesmo patamar do ano anterior, por conta do aumento nos volumes.

O resultado financeiro da Klabin foi negativo em R\$ 403 milhões no terceiro trimestre, aumento de 24% no ano. O saldo de caixa da empresa era de R\$ 7,5 bilhões ao fim de setembro, queda ante os R\$ 12,9 bilhões em junho, pressionado por investimentos.

A dívida líquida da empresa no fim do terceiro trimestre era de R\$ 29,5 bilhões, contra R\$ 23,7 bilhões em junho, por conta dos pagamentos do Projeto Caeté. A alavancagem subiu de 3,5 vezes para 4,1 vezes.



O lucro da Klabin também foi impulsionado por um crescimento de 33% na avaliação dos seus ativos biológicos de R\$ 9,24 bilhões para R\$ 12,3 bilhões, majoritariamente pela incorporação dos ativos florestais do Projeto Caeté.



— Foto: Divulgação/Klabin

Entre julho e setembro, a Klabin teve produção de 984 mil toneladas de papel e celulose, queda de 4% na comparação anual. Sobre o segundo trimestre, houve redução de 10% nos volumes.

A companhia destaca que a diferença aconteceu por uma queda de 24% na produção de celulose, reflexo da parada geral de manutenção programada na unidade de Ortigueira realizada em julho.

A produção de papéis, no entanto, subiu 10% no ano, impulsionada principalmente pela maior demanda por papel-cartão no último ano. A produção de papelão subiu 4% no ano.

Já o volume total de vendas da Klabin entre julho e setembro foi de 938 mil toneladas, redução de 3% no ano e de 6% sobre o segundo trimestre, sentindo os efeitos dos menores volumes de celulose produzidos.

Em papéis, as vendas da Klabin subiram 27% no ano, com boa demanda tanto por papel-cartão quanto por papelão. As vendas de embalagens subiram apenas 3% em um ano.

O custo caixa de produção da celulose foi de R\$ 1.157 por tonelada, queda de 12% na comparação anual, sentindo efeitos de redução nos custos de fibras por conta das sinergias vindas do Projeto Caeté e maior receita de energia.

“Estes efeitos tiveram impacto superior à menor diluição de custos fixos devido à redução no volume de produção e maior custo de combustíveis e químicos, explicado pelo maior consumo específico e aumento nos preços”, comenta a Klabin.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/11/2024

GARGALOS EM BELÉM PARA COP30 PREOCUPAM

Cidade escolhida como sede do encontro corre contra o tempo para terminar um conjunto de obras antes do megaevento

Por Fabio Murakawa, Rafael Rosas, Victoria Netto, Paula Martini e Cristian Fávero — De Belém, Rio e São Paulo

A um ano da Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP 30), Belém, no Pará, escolhida sede do encontro, corre contra o tempo para terminar um conjunto de obras antes do evento. A principal preocupação é a capacidade de hospedagem que a cidade oferece. Mas há outros pontos de atenção: oferta aeroportuária, realização de serviços de dragagem no porto de Belém para transatlânticos e melhoria da mobilidade urbana e do tratamento de água e esgoto, problema ambiental do século XIX em pleno século XXI.

Na região Norte, Belém tem o 3º pior índice de tratamento de esgoto, atrás de Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC), e o município está entre os piores nesse quesito no conjunto das capitais brasileiras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/11/2024

POR QUE SÃO 270 DELEGADOS NECESSÁRIOS PARA VENCER AS ELEIÇÕES NOS EUA?

Diferentemente do Brasil, as eleições dos Estados Unidos acontecem de maneira indireta

Por Victória Roberta, para o Valor — São Paulo

Ao longo da eleição americana, que tem a votação marcada para esta terça-feira (5), os candidatos à Presidência dos Estados Unidos Donald Trump e Kamala Harris ficarão no aguardo para descobrir quem, afinal, conquistou pelo menos 270 votos do Colégio Eleitoral.



Bandeira dos EUA — Foto: Brett Sayles/Pixabay

Isso acontece porque o candidato deve receber maioria simples dos votos dos delegados para ser eleito, segundo a Constituição dos Estados Unidos. Ou seja, diante dos 538 votos possíveis do Colégio Eleitoral, o candidato precisa conquistar 270 delegados, o que significa a metade dos delegados possíveis mais um voto somado.

Diferentemente do Brasil, as eleições dos Estados Unidos acontecem de maneira indireta. Isso significa que a votação popular é uma indicação da preferência da população para o candidato preferido ao pleito.

Após isso, cada estado realiza a apuração das urnas e o candidato com mais votos no estado recebe os votos de todos os delegados, com exceção dos estados de Maine e Nebraska (onde há uma divisão proporcional).

Cada estado americano é representado por um número de delegados que varia de acordo com o tamanho da população. A divisão oscila entre 3 e 54 delegados, somando um total de 538.

Os delegados se reúnem em 17 de dezembro para eleger, de acordo com os votos do estado, o próximo presidente. O número total de delegados é 538.

O número de delegados de cada estado americano é determinado pela soma do número de senadores e deputados daquele estado no Congresso dos EUA. A Constituição Americana estabelece que cada estado possui dois senadores, mas a quantidade de deputados varia de acordo com a população do local.

O que acontece se nenhum candidato chegar a 270 delegados?

Segundo a Constituição Americana, caso nenhum dos candidatos atinja a maioria dos votos dos delegados, a Câmara é responsável por realizar uma nova votação entre os três mais votados.

Desta vez, cada um dos estados poderá oferecer apenas um voto, sendo necessário conquistar a maioria dos votos, ou seja, 26, considerando os 50 estados do país. Nessa conta, não é contabilizado o Distrito de Colúmbia, onde fica a capital Washington.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/11/2024

BAIXA COBERTURA NO SANEAMENTO AINDA É PROBLEMA PARA BELÉM

Capital do Pará, que vai receber Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas em novembro de 2025, tem um dos piores índices de tratamento do país

Por Victoria Netto, Valor — Rio

Apesar dos investimentos destinados para a Conferência do Clima da ONU em Belém, em 2025, a falta de saneamento básico para a população local ainda é um problema estrutural sensível. A cidade tem o terceiro pior índice de tratamento de esgoto entre as capitais brasileiras, com 2,4%, atrás de Porto Velho (RO), com 1,71%, e de Rio Branco (AC), com 0,72%, as três na região Norte do país. A média nacional é de 52,2%. Os percentuais correspondem à fatia da população atendida pelo serviço.

“Praticamente todo o esgoto gerado na cidade de Belém não é tratado, e isso gera um problema ambiental enorme, porque a gente está falando de muito esgoto bruto sendo lançado na natureza que vai acabar poluindo os rios”, afirma Luana Pretto, presidente-executiva do Instituto Trata Brasil.

Índices de saneamento básico na região Norte

Capital	Estado	Tratamento total de esgoto (%)	Atendimento total de esgoto (%)	Atendimento total de água (%)	População total (IBGE)
Boa Vista	RR	95	92,8	96,4	413.486
Palmas	TO	64,5	89,9	97,9	302.692
Macapá	AP	22,2	8	54,4	442.933
Manaus	AM	21,8	26,1	99,5	2.063.689
Belém	PA	2,4	19,8	95,5	1.303.403
Porto Velho	RO	1,71	9,9	41,8	460.434
Rio Branco	AC	0,72	20,7	53,5	364.756

Fonte: SNIS/2022. *Atendimento de esgoto é a coleta para longe das residências, enquanto o tratamento é a efetiva limpeza para que possa voltar ao ambiente.

No parâmetro da coleta de esgoto, Belém também aparece na terceira pior colocação entre as capitais do Brasil, com índice de 19,8% em 2022. Os números são do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), banco de dados vinculado à Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental, do Ministério das Cidades.

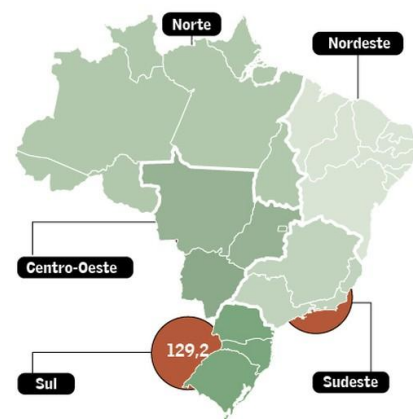
Enquanto a coleta de esgoto diz respeito à tubulação que afasta os dejetos das casas, o tratamento é a efetiva limpeza para que o esgoto seja devolvido ao meio ambiente. Na prática, a coleta desvia o problema, mas não resolve.

Na avaliação da diretora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará (UFPA), Roberta Menezes Rodrigues, a região Norte foi “preterida” em termos de investimentos públicos para infraestrutura urbana, mesmo nas capitais: “A política para a Amazônia sempre foi desenhada para viabilizar grandes empreendimentos, como as hidrelétricas, então o fato de a gente receber a COP não deixa de ser uma oportunidade.”

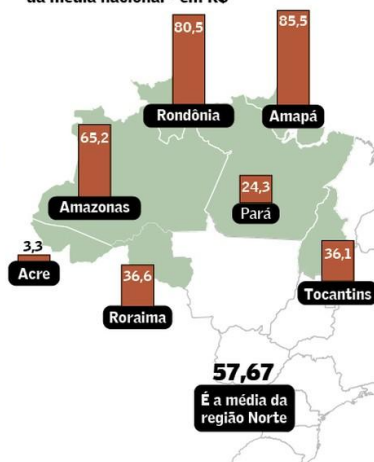
Total de investimento médio anual por habitante em saneamento

Regiões Norte e Centro-Oeste concentram o pior e melhor índice, respectivamente

A média no Brasil é de R\$ 111,40 - em R\$



Na região norte, investimento fica abaixo da média nacional - em R\$



Fonte: SNIS/2022

Investimento anual de saneamento básico no Brasil por região — Foto: Arte/Valor

Apesar disso, ela lamenta que um volume de investimentos nunca antes visto na região seja direcionado ao que chama de “urbanismo de exceção”. Segundo a pesquisadora, obras secundárias,



como ampliação de rodovias, são priorizadas e não atendem, a longo prazo, algumas demandas urgentes da população, como o saneamento básico.

“Essa é uma pauta importantíssima e histórica de Belém, inclusive de insegurança hídrica. Estamos na Amazônia, mas há comunidades inteiras que, há 30 anos, não têm água encanada”, avalia.

Em Belém, 95,5% da população tem acesso à água tratada, acima da média nacional (85%). Ainda assim, a região Norte é a que menos investe em saneamento básico no Brasil, com uma média anual por habitante de R\$ 57,67, contra a média nacional de R\$ 111,40.

Luana Pretto diz que este é um problema característico das capitais do Norte, mas o cenário tende a mudar: “O que temos visto, com a aprovação do Marco Legal do Saneamento, de 2020, é uma visão diferente porque temos uma meta clara e objetiva. Até 2033, 99% da população precisa ter acesso à água e 90% precisa ter acesso à coleta e tratamento do esgoto”, afirma.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizou R\$ 5 bilhões em linhas de crédito para a adaptação da cidade para a COP30 em diferentes áreas de infraestrutura e serviços. Desse valor, R\$ 1,5 bilhão estão contratados e em fase avançada de obras.

A chefe do departamento de gestão pública do BNDES, Paula Barbosa, explica que metade do valor contratado foi destinada à recuperação de canais na periferia de Belém, com ações de macrodrenagem e recuperação integrada: “São intervenções fora do polígono COP mas que são importantes para a cidade de Belém e uma forma de recuperação de dívidas históricas com essas comunidades”, disse.

Procurado, o governo do Pará não se pronunciou até o fechamento desta edição sobre os projetos do Estado para ampliar o serviço de saneamento básico. Em março de 2023, o governador Helder Barbalho (MDB) afirmou que planejava o primeiro leilão de uma concessão de saneamento no Estado para 2024, com modelagem em estudo pelo BNDES.

Nascida Belém, a antropóloga Valentina Calado Pompermaier, que é pesquisadora da Plataforma Cipó, avalia que, apesar dos desafios, a realização da COP30 tem mobilizado o poder público para implementar uma nova infraestrutura na cidade: “Precisamos encarar esses desafios e entender que os problemas estruturais de Belém são problemas de uma cidade amazônica e que a população como um todo convive com isso. Temos que entender como resolver, não só para a COP, mas a longo prazo.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 04/11/2024

A UM ANO DA COP30, BELÉM AINDA TENTA SUPERAR GARGALOS PARA RECEBER CÚPULA

Principal preocupação é a capacidade de hospedagem, mas há pontos a serem resolvidos que incluem a oferta aeroportuária, a dragagem no porto para receber transatlânticos e tratamento de esgoto

Por Fabio Murakawa, Rafael Rosas, Victoria Netto, Paula Martini e Cristian Favaro, Valor — Belém, Rio e São Paulo

A um ano da Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30), Belém, no Pará, cidade escolhida como sede do encontro, corre contra o tempo para terminar um conjunto de obras antes do megaevento. A principal preocupação desde que a capital paraense foi anunciada como anfitriã, em maio de 2023, é a capacidade de hospedagem, aquém do necessário. Mas há outros pontos a serem resolvidos e que incluem a oferta aeroportuária, a realização de serviços de dragagem no porto de Belém para receber transatlânticos e a melhoria da mobilidade urbana e do tratamento de água e esgoto, um problema ambiental do século XIX em pleno século XXI.

Na região Norte do país, Belém tem o terceiro pior índice de tratamento de esgoto, atrás de Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC), e o município também está entre os piores nesse quesito no conjunto das capitais brasileiras.

Os desafios de infraestrutura em uma cidade da região amazônica, distante dos maiores centros urbanos do país e do mundo, levaram o governo federal a anunciar, ainda em 2023, a disponibilidade de R\$ 5 bilhões em linhas de crédito, via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, para investimentos voltados à realização da COP30. Desse valor, apenas R\$ 1,5 bilhão ou 30% estão contratados e em fase avançada de obras e desembolsos até o momento.

Especialistas ouvidos pelo Valor reconhecem que há problemas para fazer a COP30 em Belém, mas dizem que a escolha representa uma oportunidade para o município investir em obras necessárias. O desafio está em selecionar projetos que façam sentido do ponto de vista urbanístico e fiquem como “legado” para a população local sem criar “elefantes brancos”, como se viu na Copa de 2014 e na Olimpíada de 2016 no Brasil.

“O BNDES está financiando projetos para Belém e não para o evento. Não vamos maquiagem Belém, pintar o meio fio, para receber visitante. A COP está sendo uma oportunidade de acelerar melhorias que gostaríamos de realizar na cidade”, disse a diretora socioambiental do BNDES, Tereza Campello.”

Marlos Lima, diretor internacional da Fundação Getúlio Vargas (FGV), reconhece as dificuldades de Belém, sobretudo nas áreas de logística e hospedagem, mas pondera: “Sem dúvidas há problemas, especialmente na parte de transporte, aeroporto e hospedagem. Belém é uma cidade grande, de mais de um milhão de habitantes. É uma decisão corajosa, mas importante, além de uma oportunidade para Belém. Levar um evento como a COP para o meio da Amazônia tem um simbolismo muito forte.”

A previsão é que no pico da cúpula, nos dias em que os chefes de Estado estiverem presentes, cerca de 50 mil visitantes, entre brasileiros e estrangeiros, estejam ao mesmo tempo em Belém, algo como 4% da população da cidade, que é de 1,3 milhão de habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Pode não parecer muito do ponto de vista relativo, mas é muita gente se a cidade não tiver estrutura.

A discussão sobre as carências de infraestrutura em Belém fez com que, informalmente, comece a se falar na possibilidade de outras cidades receberem parte do evento, hipótese negada pelo governo federal. Na quarta-feira (30), o prefeito do Rio, Eduardo Paes, ofereceu a cidade como uma “reserva” para a COP30. “Vamos funcionar como ‘back up’ para a reunião da COP em Belém”, disse Paes ao ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira. Na ocasião, o chanceler e a primeira-dama, Rosângela da Silva, receberam de Paes a entrega das obras do Museu de Arte Moderna do Rio (MAM Rio), onde será realizada a cúpula dos líderes do G20, nos dias 18 e 19 deste mês.

A Casa Civil da Presidência da República nega, porém, que haja possibilidade de tirar parte da COP 30 de Belém: “A COP30 será realizada integralmente na cidade de Belém. O Governo Federal já investiu aproximadamente R\$ 5 bilhões em melhorias de infraestrutura na cidade por meio de mais de 20 obras e intervenções que vão dar as condições que Belém necessita para receber o evento global de maneira adequada e também garantir um legado para a população da cidade. A licitação de dragagem [do porto] está na fase de homologação da empresa vencedora e contratação das empresas para solução de hospedagem em navios está em desenvolvimento.”

Os recursos aos quais a Casa Civil se refere constam de um comunicado de outubro da Secretaria de Comunicação da Presidência segundo o qual o investimento do governo federal na COP30 é de R\$ 4,7 bilhões, entre recursos do Novo PAC, do BNDES e de Itaipu. A Casa Civil não detalhou como é a divisão desses recursos entre as três partes. Há ainda investimentos do governo do Estado do Pará, da prefeitura de Belém e da iniciativa privada e parcerias destes entes com a União para a COP30.

Uma das preocupações do governo do Estado é acelerar as principais obras ligadas à conferência, marcada para novembro de 2025, até a chegada do inverno amazônico – a estação chuvosa da região, entre novembro e maio. O período de chuva mais intensa ocorre entre janeiro e abril.

Principais Obras

As duas principais obras conectadas diretamente ao evento são o Parque da Cidade e o Porto Futuro 2. O parque é um aeroporto desativado cedido pela União ao governo paraense e que vai sediar a conferência. O porto irá funcionar como espaço de lazer e gastronomia acoplado a um centro de serviços governamentais para fomentar a bioeconomia regional.

O custo do Parque da Cidade está estimado em R\$ 980 milhões, enquanto o Porto Futuro 2 foi orçado em R\$ 568 milhões. Ambas as obras são executadas pela Vale em um acordo de compensação tributária assinado com o governo paraense. Procurada, a mineradora não explicou qual percentual do investimento está bancando.

Em nota, o vice-presidente executivo de assuntos corporativos e institucionais da Vale, Alexandre D'Ambrosio, afirmou: "Estamos atuando em parceria com o Governo do Pará, dentro do Programa Estrutura Pará, desenvolvendo obras de grande relevância, como o Parque da Cidade, que será um dos espaços centrais da COP 30, e o Porto Futuro II, que abrigará o Museu das Amazônias. Acreditamos que os investimentos realizados pela Vale possam ter um impacto significativo na revitalização de áreas degradadas e na valorização do patrimônio histórico e cultural de Belém. Esses projetos não apenas atenderão às demandas da conferência, mas também deixarão um legado duradouro para a cidade em termos estruturais e culturais, além de fortalecer a capacidade de Belém de sediar futuros eventos de grande porte e impulsionarão manifestações culturais locais".

O secretário de Infraestrutura do Pará, Adler Silveira, disse que o Parque da Cidade está 70% concluído. A expectativa é que a obra esteja pronta em agosto do ano que vem, cerca de três meses antes da conferência. De acordo com ele, o prazo foi adiantado em um mês em relação à previsão inicial de entrega, em setembro.

"A estratégia é acelerar a estrutura com as lajes, cobrir toda a estrutura no verão [seco] e tocar todas as obras de infraestrutura interna, divisões, no inverno [estação chuvosa]. Haverá passarelas cobertas interligando os prédios da COP, e que depois ficarão para o parque em si, para as pessoas poderem transitar na estação chuvosa. E no verão essas passarelas poderão ser usadas como abrigo contra o sol", disse Silveira.

Estratégia semelhante é aplicada às obras do Porto Futuro 2, que está sendo construído em antigas instalações portuárias da cidade. Ali, de acordo com Silveira, as obras estão 45% concluídas. E a previsão de entrega é de agosto a setembro do ano que vem.

Dentre as obras da COP, o governo do Estado também está fazendo dois parques lineares em avenidas que cercam canais fluviais: a Nova Doca, sobre a avenida Doca de Souza Franco; e a Avenida Tamandaré. Já a prefeitura de Belém trabalha na remodelação de estruturas históricas, como o famoso Mercado Ver-O-Peso e o Mercado de São Brás. O prefeito Edmilson Rodrigues (Psol) afirma que São Brás estará concluído neste mês.

Hospedagem

Fontes ouvidas pelo Valor afirmam que a questão da hospedagem, principal foco de preocupações quando Belém foi anunciada sede da COP, estará equacionada até o início do evento. As opções para ampliar a oferta de camas incluem construções de hotéis novos, obras em prédios existentes, ampliação da rede do Airbnb na cidade, recebimento de transatlânticos e até a reforma de escolas para hospedar visitantes.

Para receber autoridades e delegações governamentais, estão sendo construídos dois hotéis ligados a grandes redes. O Vila Galé terá um deles. Já a rede Tivoli deve erguer outro hotel no antigo prédio da Receita Federal em Belém. Procurada, a Tivoli não quis comentar.



Em nota, a rede portuguesa informou que o Vila Galé Collection Amazônia – Belém vai começar as operações em novembro de 2025 para atender a COP 30. O projeto será um hotel boutique, localizado em três antigos armazéns do Porto Futuro II. O empreendimento contará com 206 apartamentos e vai oferecer infraestrutura completa, incluindo restaurante, bar, spa e piscinas. Segundo a empresa, o projeto do hotel foi planejado para atender as normas ambientais, garantindo que tanto a restauração quanto a operação sejam sustentáveis e responsáveis: “Esse hotel será todo dentro de armazéns, o que o torna diferente de outros empreendimentos da rede. Vamos manter o formato horizontal para preservar a integridade arquitetônica original. Será surpreendente”, disse o fundador e presidente da Vila Galé, Jorge Rebelo de Almeida.

O governo estadual também está oferecendo linhas de crédito para que hotéis existentes façam “retrofit” das edificações. Uma parceira com o Airbnb elevou em 70% em seis meses o número de unidades disponibilizadas por esse aplicativo no Pará. A prefeitura, por sua vez, reformou cerca de cem escolas para receberem delegações que irão para a COP. O governo do Estado afirma que fará um trabalho semelhante nas escolas estaduais.

O tamanho do desafio é medido pelo número de leitos na cidade, que é de pouco mais de 18 mil, segundo a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis - Pará (ABIH-PA). Já a quantidade de quartos classificados — aqueles que têm entre 1 e 5 estrelas — é de 13,5 mil. A demanda na COP 30, segundo estimativas, deve variar entre 20 mil e 70 mil pessoas na cidade.

“Dubai, por exemplo, teve mais turista que participante. Diferentemente de Dubai, que é um ‘hub’ global, Belém não tem tantos voos. Achemos que vai ser um evento, no máximo, em torno de 50 mil participantes”, diz Tony Santiago, presidente da ABIH-PA, dono do Itaoca Belém Hotel na capital do Estado e da Pousada dos Guarás, na Ilha de Marajó. A expectativa, diz, é que dois transatlânticos atraiam em Belém na COP, o que criaria entre 5 mil e 6 mil leitos adicionais, os quais se somariam a mais dois mil leitos resultantes dos “retrofits”.

“A COP não acontece apenas em um fim de semana, mas ao longo de 15 dias. Logo, a cidade não vai receber todos os visitantes de uma vez”, pondera Santiago.”

O empresário diz que as reformas estão todas sendo tocadas com recursos próprios, uma vez que o custo dos financiamentos é elevado em um setor que ainda sofre os efeitos de dívidas da pandemia. “Todos os hoteleiros estão fazendo [reformas] com recursos próprios. Porque depois do anúncio da COP houve um crescimento grande na ocupação em Belém. Os hotéis estão com alto índice de ocupação e, com isso, gerando os próprios recursos para poder fazer investimento”, diz Santiago. O Estado ofereceu desconto de ICMS para o setor hoteleiro.

O empresário ponderou ainda que uma alternativa seria usar o balneário de Salinas, a 55 minutos de voo da capital do Estado e que conta com estrutura de resorts. O maior hotel de Belém, o Princesa Louçã, conta com 363 quartos, sendo 30 suítes. O diretor do hotel, Clóvis Lemos, diz que a unidade investe R\$ 3 milhões para modernizar a estrutura, fundada há 40 anos. O aumento da taxa de juros, diz, encareceu os financiamentos, o que levou o Princesa Louçã a usar recursos próprios nas obras.

Tereza Campello, diretora socioambiental do BNDES, concorda que a alta da Selic tornou o custo do financiamento do banco mais caro: “Estamos numa situação de taxas de juros elevadas e é isso que se pode oferecer. O que estamos fazendo é criar um ambiente para gerar confiança oferecendo garantia, o que ajuda a melhorar o ambiente de negócio”, diz.

Rubens Magno, diretor-superintendente do Sebrae-PA, disse que a entidade firmou parceria com o Airbnb para treinar pessoas que desejam oferecer estadias na plataforma. O número de anfitriões cadastrados na plataforma no Pará saltou de 700 para 3,5 mil de agosto a outubro deste ano. A expectativa é que esse número chegue a pelo menos 9 mil até a COP30.

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DESCOMISSONAMENTO E RECICLAGEM ESTÃO NA AGENDA DO SEGMENTO MILITAR

Por Danilo Oliveira Indústria naval 04/11/2024 - 18:41



Emgepron avalia que há alinhamento da empresa e da Marinha do Brasil sobre relevância dos temas, mas lista e cronogramas não podem ser divulgados previamente por questões estratégicas da força naval

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) considera que está alinhada, junto à Marinha do Brasil, aos entendimentos do mercado e dos órgãos reguladores nacionais e internacionais sobre a relevância dos temas de descomissionamento e reciclagem de embarcações, civis e militares, como das demais estruturas marítimas ao final do ciclo de vida. O coordenador de construção e reparação naval e gerente de projetos da Emgepron, Valmar Pereira Cabral Júnior, disse, recentemente, que os navios da força naval que hoje estão previstos para descomissionamento e reciclagem constam numa lista classificada.

Cabral Júnior ponderou que, por se tratar de bens de defesa nacional que cumprem tarefas da Marinha, não é possível afirmar, previamente, qual navio que vai entrar no próximo projeto de baixa do serviço ativo — desmantelamento e reciclagem, embora a composição da esquadra seja de conhecimento geral. Ele disse que a demanda é perene e que tudo que é público desses processos é informado pela Marinha.

"Tanto a Marinha do Brasil quanto a Emgepron estão completamente alinhados com o novo entendimento do mercado e dos órgãos reguladores para esse assunto", afirmou Cabral durante workshop promovido, em outubro, pelo Cenpes/Petrobras, em conjunto com o Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF). Na ocasião, o coordenador da Emgepron ressaltou que os maiores navios da esquadra atualmente não chegam a 50 mil toneladas de deslocamento, não se comparando em termos de tonelagem de aço com a tonelagem do aço de plataformas e outros ativos offshore ao final da vida útil.

Cabral acredita ser possível ao Brasil ingressar no mercado de desmantelamento e reciclagem de forma ordenada, com governança bem estabelecida, regras e legislações que permitam aos stakeholders entrarem com segurança nesse assunto. Ele lembrou que no mundo somente cerca de 40 estaleiros estão certificados pelas regras de reciclagem de navios da União Europeia (1.257/2013). O coordenador citou que, desse grupo, apenas um está localizado nos Estados Unidos e nenhuma instalação ocupa território no 'cone sul'.

Ele vê espaço para que alguns estaleiros brasileiros participem como instalações de reciclagem, dentro de um grande cluster, com indústrias siderúrgicas e empresas recicladoras. "Seria importante que no nascedouro de toda legislação que vai regulamentar esse mercado, fossem criadas condições para que um ou outro estaleiro ao longo da costa brasileira efetivamente se interessasse", sugeriu Cabral.

A Emgepron é dedicada ao gerenciamento de projetos de interesse da Marinha do Brasil e, de forma subsidiária, também de projetos de outros entes privados ou públicos que eventualmente a convidem a participar. "Temos a ideia de inserir estaleiros e outras instalações nesse mercado de descomissionamento e reciclagem. Faz sentido quando vemos o ativo nascendo na engenharia (projetista), atendendo os requisitos, desejos e aspirações do mercado. No final, seria bom se tudo isso ou um maior percentual das unidades fosse efetivamente reciclável", analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/11/2024

ANTAQ E GOVERNO DE RONDÔNIA DEBATEM CONCESSÃO DA HIDROVIA DO MADEIRA

Da Redação Navegação 04/11/2024 - 18:46



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) está em Porto Velho (RO), nesta semana, para discutir o projeto de concessão da Hidrovia do Rio Madeira, em parceria com o governo estadual e a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação. A concessão da hidrovia é considerada essencial para Rondônia, garantindo o abastecimento de combustíveis e o escoamento de grãos, além de reduzir o risco de desabastecimento de produtos.

O processo abrange o trecho entre Porto Velho e a foz do Rio Madeira, uma extensão de 1.075 km, passando pelos estados de Rondônia e Amazonas. O projeto de concessão busca gerar emprego e renda na região de maneira sustentável, além de manter a navegabilidade da hidrovia durante o período de seca, com profundidade mínima de 3,5 metros e calado de 3 metros, permitindo maior capacidade de transporte.

A manutenção contínua e a sinalização adequada do canal também visam aumentar a eficiência do transporte, permitindo a navegação noturna e o transporte de cargas maiores na época de seca. Segundo a Antaq, essas melhorias podem reduzir o custo de transporte para empresas de navegação em cerca de 24%, considerando uma tarifa de R\$ 0,80 por tonelada. A modelagem do projeto define que a cobrança de tarifas para movimentação de cargas será aplicada somente após o início dos serviços pela concessionária. O transporte de passageiros e pequenas embarcações continuará isento de tarifas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/11/2024

ANP INCLUI 25 BLOCOS NAS BACIAS DE CAMPOS E DO ES NA OFERTA PERMANENTE

Da Redação Offshore 04/11/2024 - 18:49



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou a indicação de 25 blocos exploratórios para análise de inclusão na Oferta Permanente de Concessão (OPC), com potencial de exploração nas bacias de Campos e do Espírito Santo. A decisão, tomada em 31 de outubro, integra o Calendário Estratégico 2024-2025 para Avaliações Geológica e Econômica da ANP e segue a resolução de diretoria 647/2024.

Os blocos exploratórios cobrem uma área de aproximadamente 18 mil km² e estão situados nos setores SC-AUP1, SC-AUP2 e SC-AP1, na bacia de Campos, e no setor SES-AUP3, na bacia do Espírito Santo. Localizados em águas profundas e ultraprofundas, a mais de 2.750 metros de lâmina d'água e a 190 km da costa, os blocos ainda passarão por análise ambiental e pela emissão de uma Manifestação Conjunta dos Ministérios de Minas e Energia (MME) e do Meio Ambiente (MMA), além de uma audiência pública.

A inclusão dos blocos se baseia em novos entendimentos geocientíficos, como descobertas recentes de petróleo na Namíbia, que sugerem potencial exploratório similar na área em estudo. A iniciativa visa expandir as oportunidades de concessão e exploração de petróleo e gás no Brasil. Para mais informações sobre a Oferta Permanente de Concessão, acesse o site da ANP aqui.

<https://www.gov.br/anp/pt-br/rodadas-anp/oferta-permanente>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/11/2024

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL INICIA DRAGAGEM DO CANAL DE ACESSO

Da Redação Portos e logística 04/11/2024 - 18:00



O Porto de São Francisco do Sul (SC) deu início, nesta segunda-feira (4), à dragagem do canal de acesso ao complexo portuário da Babitonga com a draga belga Galileu Galilei, com o objetivo de restabelecer a profundidade mínima de 14 metros. A operação envolve a remoção de aproximadamente 1,6 milhão de metros cúbicos de sedimentos ao longo dos 17 km do canal interno e 5 km do canal externo, além da bacia de evolução, dársena e berços.

A obra, com custo de R\$ 37 milhões, é financiada com recursos próprios da autoridade portuária e deve ser concluída em 30 a 40 dias. Os sedimentos serão depositados em uma área determinada pelos órgãos ambientais, a 23 km do porto. A draga utilizada, pertencente à empresa Jan de Nul do Brasil, é uma das mais modernas do mundo e foi a mesma que realizou o 'engordamento' da praia de Balneário Camboriú em 2021. Com 166 metros de comprimento e capacidade de carregamento de 18 mil metros cúbicos, a draga Hopper de sucção e arrasto pode transportar o equivalente a 1.800 caminhões de sedimentos.

Segundo o presidente do porto, Cleverton Vieira, a dragagem é parte de um conjunto de investimentos destinados a melhorar a infraestrutura portuária, incluindo a revitalização do sistema de TI, o acesso ferroviário ao terminal graneleiro, e novos sistemas de sinalização. A operação contribui para a segurança na navegação e facilita o fluxo de embarcações na Baía da Babitonga, atendendo a uma demanda antiga da comunidade portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/11/2024

DRAGAGEM DO CANAL DE SÃO LOURENÇO AVANÇA EM NITERÓI

Da Redação Navegação 04/11/2024 - 17:23



A Prefeitura de Niterói (RJ) segue com as obras de dragagem do Canal de São Lourenço com previsão de término em 15 meses a intervenção busca desassorear a Baía de Guanabara ampliando a profundidade do canal de 7 para 11 metros e dragando 1,6 milhão de metros cúbicos de sedimentos mais de 183 mil metros cúbicos já foram removidos até o momento. O investimento total é de R\$ 137,5 milhões e a expectativa é de gerar cerca de 20 mil empregos nos setores naval portuário e pesqueiro impulsionando a economia desses segmentos a

dragagem possibilitará a ampliação das operações dos estaleiros e o estímulo a novas construções de embarcações e serviços offshore além de facilitar o acesso ao porto da cidade.

Nesta fase três equipamentos estão em operação na área incluindo a draga Kenford com capacidade para dragar 3 mil metros cúbicos de sedimentos por viagem e o equipamento Clamshell que realiza escavações em profundidades de até 50 metros todo o material removido é transportado para uma área de despejo oceânico determinada pelo Instituto Estadual do Ambiente INEA o Consórcio Fluminense formado pelas empresas DTA Engenharia Ltda e SK Infraestrutura Ltda é o responsável pela execução do projeto após vencer a licitação.

O projeto de dragagem aguardado há mais de 30 anos incluiu estudos de impacto ambiental EIA Rima realizados pela Prefeitura com análises de geologia qualidade da água e uso do solo na região esses estudos foram encaminhados ao INEA e ao Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias

(INPH) para liberação das licenças necessárias o projeto também passou por fiscalização de órgãos como a Marinha e a Capitania dos Portos antes de seu início em julho deste ano.

Após a conclusão da dragagem está prevista a revitalização do Terminal Pesqueiro de Niterói com a criação de um entreposto de pesca para ampliar a infraestrutura e fortalecer o setor pesqueiro da cidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2024

FROTA DE APOIO MARÍTIMO SE MANTEVE ESTÁVEL EM SETEMBRO

Por Danilo Oliveira Offshore 04/11/2024 - 16:55



Quantidade de embarcações de bandeira estrangeira em AJB, que havia diminuído em agosto, permaneceu em 15%, segundo relatório mais recente da frota do Syndarma/Abeam

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) totalizou 444 embarcações em setembro, mesma quantidade que em agosto, quatro embarcações a menos do que em julho (448) e 29 unidades a mais do que em setembro de 2023. De acordo com o relatório mais recente da Associação

Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), 378 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 66 de bandeira estrangeira, na posição de setembro de 2024.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 202 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 117 de bandeira brasileira. Cerca de 84 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Assim como em agosto, as embarcações com bandeira nacional representam 85% da frota de apoio offshore, enquanto 15% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade foram de 84% em julho, 85% em junho, 86% em maio e em abril, 85% em março, 86% em fevereiro e 87% em janeiro.

Em julho, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 448 embarcações, das quais 378 de bandeira brasileira e 70 de bandeiras estrangeiras. Em junho, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 445 embarcações, das quais 379 de bandeira brasileira e 66 estrangeiras. Em maio, foram 437 embarcações — 376 de bandeira brasileira e 61 de bandeiras estrangeiras. Em abril, havia 375 de bandeira brasileira e 59 de bandeira estrangeira. Em março, havia 371 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em fevereiro, eram 435 embarcações, das quais 372 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em janeiro, eram 431 embarcações, das quais 373 de bandeira brasileira e 58 de bandeiras estrangeiras.

De acordo com a publicação, a frota em setembro era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 208 barcos, uma a mais do que em agosto. Outros 14% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que correspondem a 63 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 63 unidades no período (14%), enquanto 25 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 22 MPSVs (multipropósito), 19 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 17 PLSVs (lançamento de linhas).241104-frota-abeam-tipos-embarcacoes.jpg

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações em operação, ou aguardando contratação, com 75 unidades (12 estrangeiras), seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio de bandeira brasileira. A Tranship e a Wilson Sons Ultratug aparecem na sequência com 25 barcos de pavilhão nacional cada.

Segundo o relatório, a DOF/Norskan (17 de bandeira brasileira e 5 estrangeiras) aparece com 22 barcos de apoio. A OceanPact e Starnav também aparecem com 22 embarcações de bandeira brasileira cada uma.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 53 PSVs/OSRVs, 12 AHTS, 2 PLSVs, 2 RSVs, 2 MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em setembro, tinha mais AHTS: 13 embarcações desse tipo, além de 27 PSV/OSRVs e 5 RSVs. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 22 unidades, seguida pela Camorim, que tem 15 unidades com essas especificações.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2024

PECÉM MOVIMENTOU MAIS DE 66 MIL TEUS EM OUTUBRO

Da Redação Portos e logística 04/11/2024 - 16:50



Em outubro, o Porto do Pecém (CE) alcançou seu maior volume mensal de contêineres movimentados, com um total de 66.253 TEUs, superando o recorde anterior de 56.906 TEUs, registrado em dezembro de 2023. Esse resultado representa um aumento de 16,4%. No mesmo mês, o porto também registrou sua maior operação individual com o navio MSC Mariagrazia, de 366 metros, movimentando 4.016 contêineres em um período de 48 horas.

De acordo com o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo, a conquista do recorde deve-se ao trabalho conjunto da equipe do Complexo e da APM Terminals, responsável pelas operações no porto. O Pecém também se consolida como um hub de transbordo para grandes navios, com cargas que aguardam no terminal para serem redirecionadas a seus destinos finais.

Até setembro de 2024, o Porto do Pecém já havia movimentado 14.081.887 toneladas, um aumento de 11,7% em relação ao mesmo período de 2023, enquanto a movimentação acumulada de contêineres chegou a 377.196 TEUs, 17% a mais que no ano anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/11/2024

RENTABILIDADE, LEGISLAÇÃO E LICENCIAMENTO AINDA TRAZEM INCERTEZAS PARA RECICLAGEM

Por Danilo Oliveira Indústria naval 01/11/2024 - 22:01



Diagnóstico com participação de estaleiros identifica que país tem experiência e mão de obra capacitada na construção naval, que vive um momento de retomada, além de contar com interesse da indústria siderúrgica

A competição com atividades mais rentáveis, legislação incipiente e incertezas quanto ao licenciamento e a requisitos para atendimento de exigências para coral-sol e NORM estão entre as ameaças para que o descomissionamento, o desmantelamento e a reciclagem de estruturas marítimas se consolidem no Brasil. A avaliação faz parte do diagnóstico elaborado, ao longo de 2023, por um grupo de trabalho formado por



representantes de estaleiros, da Petrobras e de outros segmentos da indústria, com a visão de entidades e agentes setoriais envolvidos com a construção e o reparo naval até 2050.

O presidente executivo da Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar (Abeemar), João Azeredo, ressaltou que, entre os pontos positivos, está a capacidade instalada dos estaleiros em toda a costa, com diferentes possibilidades de métodos de desmantelamento, como em diques e em carreiras. Ele destacou que o país tem experiência e mão de obra capacitada na construção naval, que vive um momento de retomada, além de contar com o interesse da indústria siderúrgica.

A matriz swot do GT apontou, porém, o curto histórico de desmantelamento, sobretudo com embarcações de grande porte. Para unidades de maior porte, como FPSOs, há restrição de disponibilidade de diques, que sempre vão competir com obras de construção naval. Outra 'fraqueza' listada no diagnóstico é a falta de legislação aplicada para revenda de bens alienados e resíduos perigosos, assim como restrições jurídicas e financeiras já que grandes estaleiros tomaram calote bilionário da Sete Brasil. Na questão do licenciamento, poucos estaleiros possuem certificação de órgão ambiental estadual para desmonte.

Azeredo, que também é vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), reiterou a necessidade defendida pelo setor para que essa indústria conte com uma política de Estado sólida. O objetivo é garantir, entre outros pontos, a previsibilidade de encomendas, a criação de mecanismos para aumento da competitividade para redução de assimetrias, estabelecendo a reserva de bandeira para embarcações que operem na cabotagem e a criação de indicadores e métricas de desempenho.

“É importante criar uma política pública e avaliá-la ao longo do tempo para adequá-la”, afirmou durante workshop promovido, em outubro, pelo Cenpes/Petrobras, em conjunto com o Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF). Azeredo lembrou que os países com indústria naval forte, como os da Ásia, contam com apoio de seus governos, assim como os Estados Unidos, que contam com uma lei protecionista (Jones Act), desde a década de 1930, mesmo sendo um país historicamente liberal.

Uma das certezas, segundo Azeredo, é que a indústria naval não pode mais ficar dependente exclusivamente de um único cliente. Para diversificar a carteira, os estaleiros também olham para as demandas da Marinha do Brasil e para o surgimento do mercado de eólicas offshore, que ainda depende de regulamentação e deve levar alguns anos para se desenvolver no país. “A carteira sendo anunciada não é garantia de que tudo vá para o Brasil”, ponderou.

A preocupação ambiental, em particular com os recifes de coral-sol, gera restrição sobre o tempo que as embarcações podem permanecer nos cais para realizar procedimentos como a retirada de NORMs e água oleosa. Hoje, órgãos como o Ibama e agências estaduais impõem restrições de tempo nas áreas de cais.

Azeredo explicou que a prática de lavagem dos tanques das FPSOs pelas operadoras antes de enviá-las aos estaleiros é uma prática pertinente. As FPSOs chegam aos estaleiros com tanques cheios de água oleosa e pouco calado para acomodação no dique seco. A avaliação é que a viabilidade de utilizar água de lastro para a limpeza dos tanques, em vez de água oleosa, pode reduzir as limitações associadas a essa prática.

Outro ponto importante é que, nos editais recentes, as informações sobre as áreas com NORM não estão claras para os estaleiros, sendo possível obter tal informação somente quando a plataforma chegar na instalação. Segundo Azeredo, isso afeta a previsão de custos e o cronograma do dique seco, aumentando o risco e levando à desistência dos estaleiros brasileiros.

A Turquia, por exemplo, não impõe exigência de NORM para as unidades. O GT sugeriu a participação do Conselho Nacional de Energia Nuclear (CNEN) para aprimorar ou criar normas e licenças para o tratamento de normas em plataformas. Outra opção discutida seria as operadoras

incluïrem informações sobre normas junto ao IHM (Inventário de Materiais Perigosos) e áreas afetadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 01/11/2024

LEVANTAMENTO LISTA 18 NAVIOS DE CABOTAGEM COM POTENCIAL DE DESMANTELAMENTO ATÉ 2040

Por Danilo Oliveira Indústria naval 01/11/2024 - 21:02



Para Abac, se Brasil não definir regulamentação da Convenção de Hong Kong, tendência pode ser a venda antecipada de estruturas e reciclagem em outro país ao final da vida útil

Um levantamento da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, entre suas 10 associadas, listou 18 navios de cabotagem, construídos entre 2008 e 2015, que são potenciais ativos para desmantelamento entre 2030 e 2040, considerando um ciclo de vida útil médio de 25 anos nesse tipo de embarcação. A relação abrange porta-contêineres, graneleiros,

navios tanque e barcaças. A Abac, no entanto, considera que viabilizar a atividade de reciclagem de navios no Brasil passa pela tomada de decisões, entre as quais ratificação e regulamentação da Hong Kong Convention (HKC), que entra em vigor em 2025.

A lista da associação inclui: 6 navios da frota da Aliança, construídos entre 2012 e 2014; 3 da Norsul (2010 a 2012); 1 da Flumar (2010); 2 da Hidrovias do Brasil (2012 e 2015); 3 da Log-In (2009 a 2019); e 3 Mercosul (2008 a 2015). A Abac também observa no mercado de cabotagem 24 navios petroleiros e gaseiros que operam para a Transpetro e que foram construídos entre 2009 e 2019.

A partir da Lei 14.301/2022, que criou o BR do Mar e flexibilizou as regras de afretamento, uma empresa brasileira de cabotagem não precisa mais ter propriedade de navio brasileiro, apenas um registro para operar no modal. Para o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, essa mudança teve consequência direta no tema reciclagem, já que navios agora podem arvorar a bandeira brasileira, afretados a caco nu, com a propriedade em outro país. Ele acrescentou que já não existe mais a regra que impedia que navios financiados com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) fossem vendidos sem autorização do conselho diretor do fundo setorial (CDFMM), mesmo depois de quitados.

A leitura é que, para alcançar esse objetivo, será necessário criar atratividade, em vez de impor a reciclagem no Brasil porque a propriedade não é mais brasileira. Além disso, a demanda interna pode não ser suficiente para que esse segmento tenha escala no Brasil. Outro desafio é como serão aplicadas as regras tributárias quando uma embarcação precisar ser internalizada no país apenas para ter o material processado.

"Se nossa legislação de regulamentação da convenção de Hong Kong não estabelecer qualquer trava para isso, os navios brasileiros não serão automaticamente reciclados no Brasil", comentou durante workshop promovido, em outubro, pelo Cenpes/Petrobras, em conjunto com o Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF).

Ele observa que a HKC ainda possui alguns conflitos com convenção da Basileia que precisam ser solucionados evitando assimetrias na regulamentação em diferentes países. A avaliação é que, se o país não definir a regulamentação da convenção, a tendência pode ser a venda antecipada do ativo e a reciclagem em outro país ao final da vida útil.

Segundo Resano, é necessário ratificar e regulamentar a HKC, ainda que alguns ajustes ainda estejam em debate na Organização Marítima Internacional (IMO). "É importante caminhar para ter a convenção ratificada e regulamentada. Talvez somente ratificar seja muito pouco. Precisamos regulamentar para viabilizar a atividade dos estaleiros, mas também da armação brasileira", analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 01/11/2024

ESTUDO APONTA DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA DESCARBONIZAÇÃO NOS PORTOS

Por Lorena Parrilha Teixeira *Portos e logística* 01/11/2024 - 21:10



Relatório apresentado pela Antaq destaca necessidade de inovação e parcerias para reduzir emissões e promover a sustentabilidade no setor portuário brasileiro

O setor portuário brasileiro se prepara para um futuro sustentável com o compromisso de consolidar uma infraestrutura capaz de receber embarcações movidas a combustíveis alternativos, além de adotar o sistema onshore power supply (OPS), que utiliza eletricidade de fontes renováveis para alimentar navios atracados e reduzir emissões de gases de efeito estufa. Um estudo detalhado, lançado, na última quinta-feira (31/10), pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), revela que, embora a cooperação entre governos e setor privado esteja promovendo avanços, a transição ainda enfrenta muitos desafios. Com custos elevados de adaptação e ausência de padronização para tecnologias de eletrificação, o mercado de soluções sustentáveis para os portos encontra entraves significativos.

Durante o evento de lançamento, Isabela Nunes, coordenadora do projeto pela agência alemã GIZ, destacou que a Alemanha já investiu 34 milhões de euros na criação de um laboratório na Universidade Federal de Itajubá (MG), destinado ao desenvolvimento de tecnologias de hidrogênio aplicáveis ao setor portuário brasileiro. Ela reforçou que o apoio financeiro e técnico da Alemanha tem como objetivo consolidar o hidrogênio verde como um combustível-chave na descarbonização dos portos e outros setores industriais, tornando o Brasil um importante polo de produção de energia limpa para exportação e uso interno.

A pesquisa da Antaq identificou que 65% dos terminais de uso privado (TUPs) já adotaram inventários de emissões, enquanto apenas 19% dos portos públicos implementaram essa prática. Esse inventário é essencial para identificar os principais pontos de emissão e permitir a criação de metas e estratégias de redução de impacto ambiental. No entanto, Cristina Castro, superintendente de sustentabilidade e inovação da Antaq, afirmou que o órgão ainda prioriza a adesão voluntária dos terminais ao tema da descarbonização, preferindo incentivar práticas sustentáveis, ao invés de imposições regulatórias imediatas.

O estudo enfatiza que a transição energética do setor vai além da substituição de combustíveis, abrangendo também digitalização e otimização de processos logísticos. Esses aspectos são fundamentais para melhorar a eficiência energética e reduzir o tempo de espera dos navios em fundeio, que atualmente representam cerca de 20% das emissões totais nos portos. Além disso, o diagnóstico sugere que a modernização tecnológica é imprescindível para garantir que os portos brasileiros estejam preparados para receber embarcações de última geração que operam com combustíveis mais limpos.

Entre os pontos críticos, o relatório destaca o sistema OPS, que, apesar de ser uma solução eficiente para a redução de emissões, ainda não é amplamente adotado no Brasil. A implementação do OPS enfrenta obstáculos devido ao custo elevado de adaptação das instalações portuárias e à necessidade de padronização das tecnologias de eletrificação dos portos. Estudos indicam que os portos que investem no OPS requerem uma grande capacidade de fornecimento de energia, frequentemente superior à atual estrutura elétrica disponível em muitos terminais. Assim, o estudo aponta a importância de parcerias entre portos e empresas fornecedoras de energia para adaptar a infraestrutura às demandas futuras.

Hidrogênio



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 122/2024
Página 68 de 68
Data: 04/11/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Além das questões operacionais, o estudo explora as oportunidades do mercado de hidrogênio verde, uma solução que se destaca no cenário global como uma alternativa promissora para substituir os combustíveis fósseis. Ao desenvolver hubs portuários para o hidrogênio, o Brasil poderia reforçar sua posição como um líder na exportação de energias renováveis, permitindo o abastecimento de navios e exportação de energia para outras nações. Um exemplo citado foi o Porto do Pecém (CE), que já estabeleceu uma zona de processamento de exportação de hidrogênio e poderá atuar como modelo para outros terminais. A criação de corredores de hidrogênio verde entre o Brasil e outros países é uma estratégia em desenvolvimento, que pode fortalecer o papel do país no mercado global de energia sustentável.

Para viabilizar essas mudanças, o relatório sugere a criação de incentivos financeiros, além de um fórum nacional para reunir todos os envolvidos na cadeia portuária, incluindo representantes dos setores rodoviário e ferroviário. As autoridades presentes no lançamento do estudo destacaram que as parcerias público-privadas são fundamentais para compartilhar custos e acelerar a implementação das metas de descarbonização e transição energética no setor portuário brasileiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/11/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

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

Fonte : InforMS

Data: 04/11/2024