

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 125/2024
Data: 07/11/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS RECEBE CONTRIBUIÇÕES PARA LICITAÇÃO DE TERMINAL NA ALEMOA.....	4
CEPORTOS FAZ ENTREGA DE ANTEPROJETO DA LEI DOS PORTOS EM BRASÍLIA	5
PORTO DE SUAPE PASSA A TER ROTA MARÍTIMA SEMANAL PARA A ÁSIA	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
PORTO DE SUAPE FAZ 46 ANOS E TERÁ NOVA ROTA PARA A ÁSIA	6
PORTO DO ITAQUI REALIZA 1º EMBARQUE DE SORGO PARA A EUROPA.....	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE RESOLUÇÃO QUE ESTABELECE OS PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS NA PRÓXIMA SEMANA	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
COM 128,7 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS MOVIMENTADAS, PORTOS PÚBLICOS TIVERAM MOVIMENTAÇÃO RECORDE NO 3º TRIMESTRE	10
COM INVESTIMENTOS DE R\$ 94 MILHÕES, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ENTREGA OBRAS DOS AEROPORTOS DE PELOTAS E BAGÉ.....	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	12
BRASIL E ARGENTINA PUBLICAM EDITAL DE CONCESSÃO DA PONTE INTERNACIONAL DE SÃO BORJA: APORTES DE US\$ 99 MILHÕES.....	12
PORTAL PORTO GENTE	13
EMPRESAS MIGRAM CADA VEZ MAIS PARA EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS NA LOGÍSTICA.....	13
APS RECEBE CONTRIBUIÇÕES PARA LEILOAR STS 08	14
PROFUNDIDADES	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA COM COMPROMISSO E CELERIDADE	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Alta nos juros 1</i>	17
<i>Alta nos juros 2</i>	18
<i>Alta nos juros 3</i>	18
<i>Corte nos gastos</i>	18
<i>Superávit menor</i>	18
NACIONAL - ANTEPROJETO DE NOVO MARCO LEGAL PORTUÁRIO É ENTREGUE À CÂMARA.....	18
REGIÃO SUL - MINISTRO ENTREGA 1ª FASE DE OBRAS EM AEROPORTOS DO RIO GRANDE DO SUL	20
NACIONAL - LEILÕES DE ENERGIA: GOVERNO ABRE PRAZO PARA DEMANDAS DO SETOR	21
COMÉRCIO EXTERIOR - ESPECIALISTA VÊ BRASIL SOB NOVAS INCERTEZAS COM A VITÓRIA DE TRUMP	22
NACIONAL - COM ABERTURA PARA MAÇÃS E NOVA ROTA PORTUÁRIA, BRASIL INTENSIFICA COMÉRCIO COM O PERU	23
REGIÃO SUDESTE - LICITAÇÃO PARA NOVO TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS AVANÇA COM AUDIÊNCIA	23
REGIÃO SUDESTE - ACS OFERECE CURSO EM PARCERIA COM ACADEMIA DO CAFÉ	24
REGIÃO NORDESTE - TEGRAM FAZ PRIMEIRO CARREGAMENTO DE SORGO NO PORTO DO ITAQUI.....	25
BRASIL EXPORT - BRASIL MIRA INOVAR ESTALEIROS APÓS VISITA AO PORTO DE PALERMO	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	27
APS RECEBE CONTRIBUIÇÕES PARA LEILOAR STS 08, QUE AUMENTA CAPACIDADE DE COMBUSTÍVEIS NO PORTO DE SANTOS.....	27
SYNGENTA E MAERSK RENOVAM PARCERIA DE LOGÍSTICA POR MAIS CINCO ANOS	28
PORTO DE SUAPE COMEMORA 46 ANOS COM ESTREIA DE LINHA MARÍTIMA SEMANAL PARA A ÁSIA	29
PUBLICADO O RELATÓRIO FINAL DA CEPORTOS	30
JORNAL O GLOBO – RJ	30
GUARULHOS FICARÁ CINCO DIAS SEM FAZER OPERAÇÕES DE CARGAS	30
MINISTROS DAS ÁREAS SOCIAIS TRAVAM EMBATE COM EQUIPE ECONÔMICA SOBRE CORTE DE GASTOS.....	31
FED, BANCO CENTRAL AMERICANO, CORTA JUROS EM RITMO MENOR EM PRIMEIRA REUNIÃO APÓS VITÓRIA DE TRUMP.....	32
GOVERNO TEM DÉFICIT R\$ 105,2 BI DE JANEIRO A SETEMBRO; NÚMERO É 11,5% PIOR QUE EM 2023	33
PPSA, ESTATAL DO PRÉ-SAL, ANUNCIA SEU PRIMEIRO CONCURSO PÚBLICO PARA CARGOS DE NÍVEL SUPERIOR	34
ENERGIA SOLAR: BRASILEIROS JÁ INSTALAM "UMA ITAIPU" POR ANO EM TELHADOS.....	35
LULA SE REÚNE COM ALCKMIN E OITO MINISTROS PARA FECHAR PACOTE DE CORTE DE GASTOS.....	38



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
‘ATIVISMO JUDICIAL’ ATROPELA REFORMA TRABALHISTA E GERA CUSTOS BILIONÁRIOS A EMPRESAS, APONTA ESTUDO	39
ANÁLISE - BANCO CENTRAL PREVÊ INFLAÇÃO FORA DA META EM 2024 E CARTA DE ‘DESCULPAS’ CABERÁ A INDICADO POR LULA	42
‘A ESQUERDA TEM A MESMA VISÃO SOBRE A PETROBRAS QUE OS MILITARES DE DIREITA’, DIZ CASTELLO BRANCO.....	43
ANÁLISE - LULA INSISTE EM GASTAR MAIS DO QUE ARRECADADA E JOGA A CULPA PELA INFLAÇÃO NO MERCADO E NA IMPRENSA.....	54
‘ALTERAÇÃO DA LEI DAS AGÊNCIAS NÃO CONTA COM APOIO DE TODOS NO GOVERNO’, DIZ RENAN FILHO	56
COMO O BRASIL PODE SER POTÊNCIA EM MINERAIS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA? ESTUDO MOSTRA O QUE FALTA	56
VALOR ECONÔMICO (SP)	59
RENAN FILHO: NÃO HÁ CONSENSO SOBRE ALTERAR MARCO LEGAL DAS AGÊNCIAS REGULADORAS.....	59
SANTOS BRASIL: EXPECTATIVA É CONCLUIR TRÂMITES PARA VENDA À CMA CGM NO PRIMEIRO TRI DE 2025, DIZ DIRETOR FINANCEIRO.....	60
PETRORECONCAVO SE UNE À ULTRACARGO, DISLUB E SHELL PARA ESTUDAR ROTAS PARA ESCOAR PRODUÇÃO	61
LUCRO DA SANTOS BRASIL CRESCE 55,5% NO 3º TRIMESTRE.....	62
PORTAL PORTOS E NAVIOS	63
TECON SANTA CLARA REDUZ EMISSÕES DE CO2 EM 55% COM MODAL HIDROVIÁRIO	63
MPOR FIRMA ACORDO PARA FORTALECER POLÍTICAS SUSTENTÁVEIS EM INFRAESTRUTURA	64
BTP RECEBE NOVOS PORTÊINERES E AMPLIA EM 25% CAPACIDADE OPERACIONAL	64
PORTO DO ITAQUI EMBARCOU PELA PRIMEIRA DE SORGO PARA ESPANHA	65
MARINHA LANÇA EDITAL DE AUXÍLIO AO DETALHAMENTO DE PROJETOS DO AMRJ.....	66
ESTALEIROS APOIAM PROPOSTAS PARA AFASTAR RISCO DE 26,5% DE TRIBUTAÇÃO A PARTIR DA REFORMA	66
PORTO DE SUAPE LANÇA NOVA LINHA MARÍTIMA SEMANAL PARA ÁSIA	68
DP WORLD DESTACA METAS PARA O BRASIL EM RELATÓRIO ODS.....	69
MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS PÚBLICOS CRESCE 5,4% NO 3º TRIMESTRE	69
VIBRA APRESENTA LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 4,2 BILHÕES NO 3º TRI	70
HAPAG-LLOYD INVESTE EM FROTA SUSTENTÁVEL COM 24 NAVIOS DUAL FUEL.....	71
ETAPAS FÍSICAS DO VTMS ESTÃO EM FASE FINAL NOS PORTOS DO RIO E ITAGUAÍ.....	71
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	72
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	72



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS RECEBE CONTRIBUIÇÕES PARA LICITAÇÃO DE TERMINAL NA ALEMOA

Audiência pública sobre o STS08 aconteceu nesta quarta-feira (6)

Por Bárbara Farias



A área do terminal tem 152,2 mil metros quadrados. Concessão será por 25 anos, até 2049, com investimento estimado em R\$ 491,5 milhões (Divulgação/APS)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu nesta quarta-feira (6) dez contribuições durante a audiência virtual com consulta pública sobre o arrendamento do terminal STS08, na Alemoa, em Santos. Interessados podem enviar sugestões até o dia 29 deste mês. A administração portuária pretende enviar o documento do processo licitatório da área ao Tribunal de Contas da União (TCU) em dezembro. O leilão deverá ocorrer no primeiro semestre de 2025.

Com o arrendamento, a administração portuária quer ampliar as operações de graneis líquidos, especialmente combustíveis, biocombustíveis, etanol, entre outros derivados, no Porto de Santos.

O presidente da APS, Anderson Pomini, diz que a medida atende ao aumento da demanda por combustíveis que suprem as regiões Sudeste, Sul, parte do Centro-Oeste e ainda Bolívia, Paraguai e Chile. Também representa, diz ele, o aumento da livre concorrência e abertura de mercado.

Trata-se de uma área brownfield, ou seja, já construída, de 152,2 mil metros quadrados (m²), com capacidade estática de 149,9 mil metros cúbicos (m³), situada no porto organizado. A concessão será por 25 anos, de 2025 a 2049, com investimento estimado em R\$ 491,5 milhões. O início das operações é previsto para 2028.

O STS08 terá dois berços principais para embarque e desembarque, o AL 01 e AL 02, e dois auxiliares, o AL 03 e AL 04. Quanto ao sistema de armazenagem, o arranjo conceitual proposto é de 13 tanques, com capacidade total de 142,9 mil m³ e 12 giros de estoque por ano. Além de densidade de 0,89 toneladas/m³, capacidade dinâmica de 1,5 milhão de toneladas por ano, quatro estações rodoviárias para embarque e desembarque, operação 16 horas por dia e 1,7 mil toneladas pelo modal rodoviário.

A Petrobrás ainda operará GLP no AL 01 e AL 02. No berço AL01, considera-se somente STS08 e operação de GLP (STS08A). Nos dois primeiros anos, de 2025 a 2027, o futuro arrendatário terá que estruturar o terminal, começando pelo cercamento e segurança, sistema de combate à incêndio e demolição.

O passo a seguir será a expansão da capacidade estática, instalando tanques de armazenamento, com capacidade de 119,7 mil m³, totalizando 142,9 mil m³ (23,2 mil m³ existentes + 67,5 mil m³ + 52,3 mil m³), além de novas linhas de dutos, inclusive o novo acesso aos berços AL 03 e AL04, instalações de quatro novas praças de bombas, duas estações de descarga de caminhão e duas estações de carregamento de caminhão.

Por fim, o novo operador terá que investir em área comum do porto organizado, em sistema de combate à incêndio, novo acesso (gate público e guarita), edificação e estacionamento, subestação e pipe rack (gate público).

Administração do Porto quer ampliar as operações de graneis líquidos, especialmente combustíveis

O presidente da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), Carlos Kopttike, disse na audiência pública que seria importante resolver os gargalos críticos da região antes de licitar mais uma área para tanques. Isso porque, segundo ele, “o arrendatário vencedor do leilão poderá investir no aumento de sua capacidade, sem oferecer uma contrapartida de melhoria na infraestrutura”.

“É importante pontuar que dois berços privados do STS08A não estarão operacionais antes de 2030 e o operador estará utilizando os demais berços do AL01, o 2,3 e o 4”, apontou.

Kopttike pontuou ainda que falta infraestrutura terrestre naquele local do porto. “Os terminais carecem de área viária para a criação de desvios ferroviários, melhorias ao tráfego de caminhões e ao transporte de graneis líquidos, sólidos, contêineres, celulose, entre outras cargas na região da Alemoa, criando congestionamentos e impacto na região”.

A mesa da audiência pública foi conduzida pelo diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da APS, Gustavo Pereira; os superintendentes Bruno Tolino e Leandro Cabral e os gerentes Maria Eduarda Ascariz e Rui Garcia.

Novas contribuições podem ser feitas pelo site da APS: www.portodesantos.com.br. Os interessados podem clicar no ponto mais alto da página inicial, ao lado da busca, no item Acesso à Informação e, a seguir, no círculo verde denominado Participação Social. Na sequência, clicar em Audiências e Consultas Públicas, que terão acesso ao link do Participa + Brasil e à Consulta Pública nº 04/2024.

Sugestões

As contribuições recebidas na audiência trataram da necessidade de rigor da APS nas habilitações das empresas que vierem a concorrer, com destaque para aspectos técnicos e de segurança. Também foi sugerida atenção quanto à qualificação econômica e financeira das empresas e a experiência comprovada no setor.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/11/2024

CEPORTOS FAZ ENTREGA DE ANTEPROJETO DA LEI DOS PORTOS EM BRASÍLIA

Agora, ele segue o trâmite no Legislativo brasileiro para virar lei

Por ATribuna.com.br



Presidente da Câmara, Arthur Lira (no centro), recebeu documento (Divulgação)

Integrantes da Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos), incluindo o presidente, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar, entregaram nesta quarta (6) o anteprojeto da nova lei ao presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL).

A Cepertos aprovou o relatório final no último dia 23 e detalhes foram apresentados com exclusividade no 2º Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna, em Brasília na semana passada. Agora o projeto segue o trâmite no Legislativo brasileiro para virar lei.

A proposta conceitual para revisão da Lei dos Portos (12.815/2013) sugere a descentralização de competências do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), atribuindo uma parte delas à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de regulação, e às autoridades portuárias. A Cepertos

propõe que as concessões de portos públicos permaneçam com o MPor, mas que as autorizações de terminais de uso privado (TUPs) sejam conduzidas pela Antaq.

O objetivo é simplificar e agilizar processos de concessões, arrendamentos e autorizações nos portos, aperfeiçoando a segurança jurídica nos contratos e expandindo o mercado de trabalho, com estímulo à qualificação de mão de obra portuária operária.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/11/2024

PORTO DE SUAPE PASSA A TER ROTA MARÍTIMA SEMANAL PARA A ÁSIA

Serviço Santana, como é chamado o percurso, tem duração, média, de 23 dias de viagem
ATribuna.com.br



*Suape é administrado pelo Governo do Estado de Pernambuco.
(Rafael Medeiros/Suape)*

O Porto de Suape, sexto atracadouro que mais movimenta carga no Brasil e que completou 46 anos nesta quarta-feira (6), iniciou uma rota regular e semanal de longo curso entre a costa nordestina e o continente asiático.

Atracado em Suape, o navio MSC Juliette marca a estreia da nova linha entre a costa nordestina e o continente asiático. O porta-contêineres, de classe mundial New

Panamax (366 metros), com capacidade máxima de 15 mil TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés), fará a ligação dos portos da região com Singapura e outros importantes complexos portuários da Ásia. A embarcação tem previsão de saída no próximo sábado.

O Serviço Santana, como é chamado o percurso, tem duração, média, de 23 dias de viagem. Suape é administrado pelo Governo do Estado de Pernambuco.

“No ano passado, fizemos a dragagem do canal externo de Suape. Agora, estamos dragando o canal interno e fazendo a obra de proteção do molhe. Isso tudo é para aumentar a capacidade do nosso porto de receber grandes navios. E hoje (quarta-feira), Suape inaugura uma linha que liga o nosso Porto, o nosso estado de Pernambuco, direto com Singapura. Isso significa mais emprego, novas empresas decidindo fazer negócios a partir do Porto de Suape”, diz o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Guilherme Cavalcanti.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/11/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PORTO DE SUAPE FAZ 46 ANOS E TERÁ NOVA ROTA PARA A ÁSIA

A nova rota vai ligar Suape direto ao Porto de Singapura, na Ásia

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

Sexto atracadouro que mais movimenta carga no Brasil, o Porto de Suape completa 46 anos de fundação nesta quinta-feira (07) com uma boa notícia: a chegada do navio MSC Juliette, que marca o início da rota regular e semanal de longo curso entre a costa nordestina e os importantes portos do continente asiático, incluindo o de Singapura.

O MSC Juliette é um porta-contêineres, de classe mundial New Panamax com capacidade máxima de 15 mil TEUs. Um TEU equivale a um contêiner de 20 pés. O navio já atracou às 12 horas desta

quarta-feira e tem previsão de saída no sábado (09). Até lá, a embarcação deve movimentar 2.201 contêineres.



O Navio MSC Juliette vai movimentar 2.201 contêineres até o sábado (09) no Porto de Suape. Foto: SDEC/Divulgação

Uma nova rota significa mais facilidades para os exportadores e novos negócios que podem ser gerados. A rota é viabilizada pela MSC Mediterranean Shipping Company S.A, uma das gigantes mundiais do setor de transporte marítimo de carga containerizada. “No ano passado, fizemos a dragagem do canal externo de Suape. Agora, estamos dragando o canal interno e fazendo a obra de proteção do molhe. Isso tudo é para aumentar a capacidade do nosso porto de receber grandes navios. E hoje, Suape inaugura uma linha que liga o

Porto direto com Singapura. É uma nova rota para a economia do nosso estado”, afirmou o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti.

Para o diretor-presidente do Porto de Suape, Marcio Guiot, com a consolidação do serviço, o Porto de Suape se posiciona como gateway de contêineres de longo curso na região, possibilitando maior competitividade aos exportadores e importadores do Nordeste”. Ele acrescentou que a atual gestão trabalha na melhoria da infraestrutura do porto, “a exemplo das obras de dragagem e de recuperação do molhe de proteção dos píeres e cais”.

Com a atracação do MSC Juliette, o Nordeste do Brasil ganha a primeira linha direta entre a região ao continente asiático, cuja rota é realizada pelo Oceano Pacífico e Canal do Panamá, com parada em portos do Caribe, na América Central. “

Suape recebeu o primeiro supernavio da classe New Panamax no dia 29 de julho deste ano. O recorde foi protagonizado pela embarcação MSC Orion com capacidade de carregamento de 15 mil TEUs, sendo, até então, a maior registrada no atracadouro pernambucano. Após o marco histórico, a estatal entrou na rota das megaoperações com a capacidade máxima e essa é a sexta embarcação desse nível a chegar ao complexo portuário industrial.

As obras de infraestrutura em Suape

A conclusão da dragagem do porto externo, que atingiu 20 metros de profundidade, é uma das obras de infraestrutura realizadas pela estatal portuária para ampliar a competitividade e reunir as condições necessárias para que navios maiores possam atracar com carga máxima, otimizando as exportações e importações. Já a intervenção no canal interno, que resultará no aprofundamento de até 16,2 metros, tem prazo de conclusão de cinco meses, prevendo a remoção de 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos. Os serviços começam nas próximas semanas.

O mesmo pacote de obras inclui a dragagem e a manutenção da bacia de evolução e dos Píeres de Granéis Líquidos (PGLs) 3A e 3B, para aprofundamento até 18,5 metros. O custo total das intervenções é de R\$ 204 milhões (R\$ 104 milhões de recursos próprios e R\$ 100 milhões do Programa de Aceleração do Crescimento/PAC3). Na finalização da dragagem do canal externo, foram investidos R\$ 140 milhões.

Está sendo realizado o reforço do molhe de abrigo do atracadouro. A quarta e última etapa da intervenção contempla 1,8 quilômetro da estrutura e já está em andamento, com prazo de conclusão previsto para 47 meses. Este serviço é necessário para diminuir a força das marés altas, permitindo que as operações sejam realizadas com menor interferência de correntes marítimas e ondas. O investimento é de R\$ 123 milhões (R\$ 73 milhões de recursos próprios e R\$ 50 milhões do PAC3).

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 07/11/2024

PORTO DO ITAQUI REALIZA 1º EMBARQUE DE SORGO PARA A EUROPA

A operação bem-sucedida reforça a capacidade do Porto do Itaqui para lidar com uma variedade maior de grãos, além de seus embarques já consolidados de soja, milho e farelo de soja
Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Dez mil toneladas de sorgo foram carregadas no navio Fantasea, da empresa Nova Acres, que seguiu do Porto do Itaqui com destino à Espanha. Foto: Porto do Itaqui/Divulgação

O Porto do Itaqui, referência no transporte de grãos no Nordeste desde 2012, realizou um embarque inédito de sorgo, ampliando suas operações de exportação através do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram). O carregamento de 10 mil toneladas está sendo transportado pelo navio

Fantasea, da empresa Nova Acres, com destino à Espanha. Essa é a primeira vez que o terminal do Itaqui opera com esse tipo de grão, um marco que reforça seu potencial para diversificação e crescimento das exportações.

Cultivado nos estados do Maranhão e do Piauí, o sorgo adapta-se bem ao clima semiárido do Nordeste, necessitando de menor quantidade de água em relação a outras culturas, como a soja, e apresentando custos de produção mais baixos. De acordo com a Secretaria de Agricultura do Maranhão, a exportação de sorgo representa uma alternativa econômica importante para a região, com perspectivas de expansão no mercado internacional.

A carga foi operada no berço 100, sob a gestão do operador portuário Terra e em parceria com a Nova Acres, responsável pela logística. O embarque, concluído na segunda-feira (4), além de incluir o sorgo, complementa as operações regulares do porto, que movimenta grandes volumes de soja, milho e farelo de soja para diversos destinos internacionais. A recente modernização das instalações do Itaqui tem facilitado o aumento da eficiência no carregamento e descarregamento de cargas, tornando o porto ainda mais competitivo.

Localizado na baía de São Marcos, a 11 quilômetros do centro de São Luís, o Porto do Itaqui se consolida como um dos principais canais de exportação do Nordeste através do Tegram. O gerente de operações do Porto do Itaqui, Adauto Serpa, comentou que o sucesso dessa operação inédita abre caminho para novas exportações regulares de sorgo.

Ampliação do Porto do Itaqui

“A expectativa é de que o Porto do Itaqui receba mais cargas de sorgo no futuro, fortalecendo sua posição como um polo exportador no Nordeste e impulsionando o desenvolvimento econômico do Maranhão e de estados vizinhos”, afirmou Serpa.

- Publicidade -

O Tegram atingiu em 2023 a marca de 15 milhões de toneladas de grãos exportados. Para acompanhar o crescimento da demanda, o Porto do Itaqui investe na construção de um novo berço de atracação e a ampliação da capacidade operacional em 8,5 milhões de toneladas, com um aporte de R\$ 1,5 bilhão.

* Com informações do Governo do Maranhão

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 07/11/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE RESOLUÇÃO QUE ESTABELECE OS PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS NA PRÓXIMA SEMANA



Sessão, que vai ser transmitida pelo YouTube, acontece no dia 12 de novembro às 14h

Brasília, 06/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai realizar a Audiência Pública nº 12/2024 na próxima terça-feira, dia 12 de novembro. O objetivo da discussão é atualizar a Resolução ANTAQ nº 3.259/2014, que disciplina o Processo Administrativo Sancionador.

A participação social visa obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta normativa que estabelece os procedimentos administrativos decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANTAQ.

A sessão pública virtual tem início às 14h. A transmissão será realizada pelo canal da ANTAQ no YouTube e não é necessária inscrição para assistir a audiência. O período de contribuições se estende até às 23h59 do dia 20 de novembro de 2024.

Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo Whatsapp no número (61) 2029-6940, das 9h às 15h do dia 11 de novembro de 2024.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos a audiência pública estarão disponíveis neste link.

As contribuições devem ser feitas 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_audiencia122024@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: 07/11/2024

COM 128,7 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS MOVIMENTADAS, PORTOS PÚBLICOS TIVERAM MOVIMENTAÇÃO RECORDE NO 3º TRIMESTRE

Resultado representa crescimento de 5,42% na comparação com o mesmo período de 2023



Portos brasileiros tiveram movimentação recorde no 3º trimestre deste ano

Os portos brasileiros seguem batendo recorde de movimentação de cargas. No terceiro trimestre deste ano, os complexos portuários públicos apresentaram crescimento de 5,42% em relação ao mesmo período de 2023, com 128,7 milhões de toneladas de cargas. No acumulado do ano, os portos organizados somam 360,7 milhões de toneladas despachadas, alta de 7,43% no período. De julho a setembro de 2024, as

cargas com maior percentual de aumento foram Gás De Petróleo (56,12%), Trigo (31,43%) e Adubos Fertilizantes (23,68%).

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, “os dados refletem o planejamento estratégico realizado pelo Governo Federal para impulsionar o nosso modal aquaviário. Entre as ações previstas está o leilão de aproximadamente 50 terminais portuários, a maior carteira de investimentos do modal”, indicou. O ministro também ressaltou que, com a maior movimentação de produtos do agronegócio no último trimestre do ano, a previsão é que os portos tenham o melhor resultado da história.

Os dados divulgados nesta quarta-feira (6) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontam que os portos de Itaguaí, no Rio de Janeiro, com movimentação de 17,31 milhões de toneladas (+8,17%), e Paranaguá, no Paraná, com 6,44 milhões de toneladas (+5,58%), apresentaram altas significativas no período. O porto de Santos, maior complexo da América Latina, movimentou 37,44 milhões de toneladas, com alta 0,97% no 3º trimestre.

Cargas

A movimentação de contêiner atingiu 38,4 milhões de toneladas, alta de 12,27% de julho a setembro deste ano em comparação com o mesmo período do ano passado, representando 3,52 milhões de TEUs. Desse total, 2,35 milhões de TEUs foram movimentados em longo curso e 1,12 milhão por cabotagem.

Com 15,56 milhões de toneladas registradas no trimestre, as cargas gerais também tiveram resultado positivo, com 7,21% em relação a igual período de 2023. Por outro lado, os granéis sólidos e granéis líquidos tiveram queda de 0,51% e 6,07%, respectivamente.

Navegação

A movimentação de cargas de longo curso foi de 257,4 milhões de toneladas no terceiro trimestre de 2024, resultado que representa crescimento de 1,17% em comparação com o 3º trimestre do ano passado. Com alta de 1,3%, o apoio portuário também variou positivamente no período, com movimentação de 0,47 milhão de toneladas de cargas. A movimentação por cabotagem teve redução de 1% no trimestre frente aos dados apurados no mesmo período do ano passado. De julho a setembro foram movimentadas 73,83 milhões de toneladas.

Terminais privados

Ao contrário do que foi observado nos portos públicos, os terminais privados fecharam o 3º trimestre com redução de 3,3% na movimentação. O setor movimentou 223,09 milhões de toneladas de cargas. Com alta de 3,06% no período, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão, teve a maior movimentação de carga entre os portos privados. No terminal foram 50,56 milhões de cargas movimentadas.

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

Data: 07/11/2024

COM INVESTIMENTOS DE R\$ 94 MILHÕES, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ENTREGA OBRAS DOS AEROPORTOS DE PELOTAS E BAGÉ

Obras devem ampliar as operações aéreas nos terminais, além de trazer mais conforto, segurança e bem-estar aos passageiros



Obras fazem parte da carteira do Novo PAC - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Aprimeira fase das obras de ampliação e modernização dos aeroportos de Pelotas e Bagé, no Rio Grande do Sul, foram entregues nesta quarta-feira (6). O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, esteve presente na cerimônia de inauguração, que ocorreu no município gaúcho de Pelotas. Juntos, os dois terminais receberam investimentos de R\$ 94 milhões para modernização das infraestruturas. As obras, que têm como concessionária responsável a CCR Aeroportos, fazem parte da carteira do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento)

“Com esses aeroportos estruturados, a gente vai avançar muito aqui no desenvolvimento da região. Além disso, nós tivemos, conjuntamente, o desafio da reabertura do aeroporto Salgado Filho. Foram quatro meses de muito trabalho, com o governo federal aportando quase R\$ 450 milhões para poder fazer aquela obra. O governo do Estado foi muito parceiro também nesse processo e eu quero agradecer também à Anac [Agência Nacional de Aviação Civil] pelo papel perfeito que teve nesse momento”, afirmou Costa Filho.

Na cerimônia, o ministro parabenizou os trabalhadores pelo empenho nas obras e falou sobre a importância da parceria com a iniciativa privada. “Quando assumimos o Ministério [de Portos e Aeroportos], praticamente um ano atrás, nós começamos a redesenhar a malha aérea brasileira, não só com investimentos públicos, mas com investimentos privados, tendo em vista a importância das concessões para a aviação brasileira”, explicou. “Sem dúvida alguma a agenda das concessões é muito benéfica para o desenvolvimento do Brasil e para o crescimento da aviação do nosso país, tanto é que, hoje, os grandes aeroportos do país, os das capitais e das grandes regiões metropolitanas, são administrados pela iniciativa privada”, concluiu.

Costa Filho ressaltou ainda a posição do Brasil no ranking da infraestrutura aeroportuária (o país está entre os 10 melhores do mundo), os investimentos que estão sendo feitos no setor e os ganhos para a economia brasileira. “Na hora que o aeroporto cresce, a cidade decola. Porque, a cada quatro turistas que vêm visitar uma cidade, um emprego é gerado, o que estimula a indústria do turismo de lazer e do turismo de negócios”.

Presente na cerimônia, o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, agradeceu ao ministro pela parceria e pelo trabalho que vem desempenhando e falou sobre a importância de ter um aeroporto qualificado, com um terminal ampliado, na região. “Todas as obras que aparecem menos para os usuários, como as taxiways, o aumento no espaço do estacionamento, a acomodação das aeronaves, a tecnologia e em todo o cercamento para a segurança do aeroporto, são muito relevantes e importantes para garantir segurança nas operações e assim poder admitir um número maior de voos.”

Leite afirmou, ainda, que esses aeroportos são bom exemplo de quando o privado assume, com as regras e um contrato de concessão estabelecido pelo poder público, atendendo o interesse da sociedade e conciliando com o legítimo interesse de um negócio. “Porque não é só a obra que está sendo entregue aqui. A partir dessa concessão, temos toda a garantia de manutenção, de qualificação permanente, de serviços adequados para que esse aeroporto esteja sempre nas melhores condições para a operação. Tem o privado, tem a União, tem o Estado, tem o município,

todo mundo puxando uma mesma direção, para trazer um resultado positivo para a sociedade”, destacou.

Obras nos aeroportos

Entre as principais intervenções executadas no aeroporto internacional João Simões Lopes Neto (PET), que recebeu investimentos de R\$ 51 milhões, está a ampliação do terminal de passageiros, saindo de 930 m² para 2.100 m², com modificações no check-in e esteira de bagagens e a adequação da sinalização horizontal no pátio de aeronaves.

Serão apresentadas também a implantação de duas áreas de segurança de fim de pista (RESAs), de 90x90, nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, o alargamento da faixa de pista “A” em 5 metros, a implantação do sistema de iluminação de orientação visual (PAPI) na cabeceira 25 e realocação do indicador na cabeceira 7, além do deslocamento de 100m da cabeceira da pista de pouso e decolagem 07/25, que terá um novo comprimento efetivo de 1.880m.

Já em Bagé, no aeroporto internacional Gustavo Kraemer (BGX), serão inauguradas as obras feitas na área externa, com adequações no espaço reservado ao escape e implantação de sistemas para auxílio à navegação aérea. Os investimentos feitos no terminal são de R\$ 43 milhões.

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

Data: 07/11/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

BRASIL E ARGENTINA PUBLICAM EDITAL DE CONCESSÃO DA PONTE INTERNACIONAL DE SÃO BORJA: APORTES DE US\$ 99 MILHÕES

Empreendimento integra carteira de leilões rodoviários do Ministério dos Transportes



Ponte Internacional de São Borja permite o movimento de cargas por rodovia entre Brasil e Argentina - Foto: DNIT/Divulgação

Estratégica para a circulação de bens e serviços entre o Brasil e a Argentina, a Ponte Internacional de São Borja integra a carteira de concessões rodoviárias do Ministério dos Transportes. O edital com as regras do leilão foi publicado nesta quarta-feira (6), prevendo aportes da ordem de US\$ 99 milhões (Capex + Opex). De acordo com o projeto, o certame tem como critério o maior valor de outorga ofertada, sendo o mínimo US\$ 40,8 milhões. Já a sessão pública

para abertura das cartas-propostas será realizada em 7 de janeiro.

A íntegra do edital, bem como anexos, cronograma e estudos de viabilidade podem ser consultados no endereço <https://delconcomab.com.br/2024/licitacoes-e-contratos/>

A Ponte Internacional de São Borja tem 15,62 quilômetros de extensão, sendo fruto de um acordo binacional assinado em 1989. Ela liga as cidades de São Borja (RS), no Brasil, e Santo Tomé, na Argentina. Cerca de 23% das operações comerciais entre os dois países dependem desta ligação, o que torna a melhoria da infraestrutura e adequação da ponte ao fluxo ações necessárias para ambas as economias.

“A Ponte de São Borja e Santo Tomé é um importante corredor logístico, que foi concedido há 29 anos. Hoje é um dia histórico para a relação entre Brasil e Argentina, porque lançamos um novo edital para concessão do trecho, um projeto muito mais moderno e que trará inúmeros benefícios para os dois países”, destacou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

Além do Ministério dos Transportes, o Itamaraty participou ativamente das negociações com as autoridades argentinas para a formatação do novo projeto. Receita Federal, Ministério da Agricultura e Pecuária e Polícia Federal também participam da Comissão Mista Argentina-Brasileira para Ponte Internacional Santo Tomé-São Borja.

Confira nota conjunta do Ministério dos Transportes e Ministério das Relações Exteriores sobre o projeto.

O que está previsto

O novo contrato de concessão terá duração de 25 anos. Durante o período, a futura concessionária deverá realizar um conjunto de intervenções para recompor e aprimorar as características técnicas e operacionais das estruturas físicas da Ponte Internacional.

Também será de responsabilidade da concessionária a manutenção tanto do trecho situado em território brasileiro quanto do localizado em solo argentino. Entre as obras a serem executadas estão a construção de faixas de acesso, uma nova área para veículos apreendidos, pátio para caminhões e instalação de um novo sistema de iluminação.

Dentre as inovações do projeto destaque para Operação do Centro Unificado de Fronteira (CUF), que responde pelo atendimento dos veículos de carga internamente e serviços de suporte às atividades de desembarço alfandegário, além de inspeções e verificações exigidas pelos órgãos públicos. A proposta prevê ainda degraus tarifários associados ao Capex, o fator de desconto associado aos serviços obrigatórios e os investimentos em Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), voltado ao desenvolvimento de produtos e serviços pertinentes à infraestrutura rodoviária.

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

Data: 07/11/2024



PORTAL PORTO GENTE

EMPRESAS MIGRAM CADA VEZ MAIS PARA EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS NA LOGÍSTICA

Redação Portogente

Para especialista da Tria Empilhadeiras, investimento em eletrificação nas operações é o futuro do setor

Conforme dados do relatório produzido pela Exactitude Consultancy, empresa de pesquisa de mercado e serviços de consultoria, o mercado global de empilhadeiras elétricas deve crescer 7,5% ao ano, até 2029, movimentando, aproximadamente, 97,8 bilhões de dólares.



Foto: Divulgação

No Brasil, torna-se ainda mais evidente o aumento de empresas eletrificando suas operações para uma atividade mais eficiente e sustentável, sobretudo pela transformação do setor logístico impulsionado pelas inovações tecnológicas. Como exemplo, a Tria Empilhadeiras, empresa de venda de empilhadeiras e equipamentos para movimentação, registrou, apenas no último ano, um crescimento de 67% na venda de empilhadeiras elétricas de lítio, alcançando mais de 100 novos clientes pelo país preocupados com a utilização dos aparelhos.

"As empilhadeiras elétricas, que há algum tempo já apresentavam uma tendência, estão se consolidando como uma escolha estratégica para empresas que buscam modernizar suas operações logísticas. Um dos principais motivos para essa mudança é o menor custo de manutenção quando comparado aos modelos a combustão, além da economia em combustíveis", aponta Humberto Mello, diretor da Tria Empilhadeiras.

Segundo Mello, outro fator determinante para as companhias é a sustentabilidade e a crescente preocupação ambiental, visando uma minimização significativa na emissão de gases poluentes. Para o especialista, as empilhadeiras elétricas se destacam neste cenário ao serem recarregadas com energia proveniente de fontes renováveis, apresentando um cenário onde a sustentabilidade também ganha relevância nas estratégias corporativas perante os concorrentes.

"Além disso, a evolução das baterias, que agora oferecem maior autonomia e tempos de recarga mais rápidos, facilita a adoção desses equipamentos em operações logísticas de grande escala. Grandes centros de distribuição e armazéns têm se beneficiado dessa tecnologia, reduzindo a dependência de combustíveis fósseis e ganhando em eficiência operacional", complementa o diretor.

Quando se trata do futuro, Humberto diz que as empresas estão cada vez mais preocupadas com a longevidade dos seus negócios e com o impacto que causam no meio ambiente, e a adoção das empilhadeiras elétricas é apenas uma das muitas mudanças que o segmento tem adotado.

"Essas transformações apontam para um futuro em que a eletrificação dos equipamentos logísticos será uma necessidade para que as empresas permaneçam competitivas e em linha com as demandas globais por sustentabilidade e eficiência operacional. Empresas de diferentes portes e segmentos já estão percebendo os benefícios dessa migração e investindo mais em tecnologias elétricas para aprimorar seus processos. Esse é o futuro do setor", finaliza Mello.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 07/11/2024

APS RECEBE CONTRIBUIÇÕES PARA LEILOAR STS 08

Redação Portogente

Dos dez inscritos, oito se manifestaram na audiência pública online nesta quarta-feira (6/11). Consulta prossegue até 29 deste mês

A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu, nesta quarta-feira (6/11), contribuições para realização de certame licitatório de arrendamento da área de infraestrutura pública denominada STS 08, com 152,2 mil m², localizada dentro do Porto Organizado de Santos, visando o aumento de capacidade de tancagem (armazenamento) de granéis líquidos, principalmente combustíveis.



Foto: Divulgação/APS

Participaram online e fizeram contribuições os advogados Estevam Palazzi Sartal e Rafael Domingos Faiardo Vanzella, ambos do escritório Machado Meyer; Carlos Helmut Kopittke, da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL); Fabrizio Pierdomênico, consultor portuário e ex-secretário Nacional de Portos; Carlo Rodrigo Faccio, do Instituto Combustível Legal; Luiz Carlos Maia Júnior, da Transpetro; Roberto David Mendes da Silva, da Petrobras; e Natasha Lage de Oliveira França, da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

As contribuições trataram da necessidade de rigor da APS nas habilitações das empresas que vierem a concorrer, com destaque para aspectos técnicos e de segurança em amplo aspecto. Também sugeriram atenção quanto à qualificação econômica e financeira das empresas e a experiência comprovada no setor.

As sugestões ainda ressaltaram a importância de medidas concomitantes de preparação da infraestrutura, como novos berços e melhores acessos, para garantir o bom desempenho de um setor do Porto de Santos vital para o País. Também chamou a atenção o alerta de Fabrício Pierdomênico para se evitar barreiras que acabem favorecendo a concentração de mercado no setor.

Ao final, o diretor de Regulação e Desenvolvimento de Negócios da APS, Gustavo Pereira, deixou claro que a Autoridade Portuária vive o momento ideal para o leilão, com uma gestão de muito diálogo e transparência; afirmou que as habilitações serão rígidas e que está atento aos cronogramas de infraestrutura para compatibilizar a conclusão do processo com a operação dos berços adicionais e melhores acessos terrestres. "E, também, temos a premissa de respeitarmos todos os contratos vigentes", afirmou Gustavo, pedindo ainda aos participantes o envio formal de todas as contribuições.

O presidente da APS, Anderson Pomini, lembra que a medida é de extrema importância para atender ao aumento da demanda por movimentação de combustíveis que suprem as regiões Sudeste, Sul, parte do Centro-Oeste do Brasil e ainda Bolívia, Paraguai e Chile. Além disso, representa aumento da livre concorrência e abertura de mercado, tornando-o menos concentrado, conforme prevê a Lei 9.478 (6/8/1997).

Formaram a mesa da Audiência pública, pela APS, o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Gustavo Salvador Pereira; os superintendentes Bruno Tolino e Leandro Cabral e os gerentes Maria Eduarda Ascariz e Rui Garcia.

As consultas prosseguem até 29 de novembro de 2024 no site da APS. Os interessados podem clicar no ponto mais alto da página inicial, ao lado da busca, no item Acesso à Informação e, a seguir, no círculo verde denominado Participação Social. Na sequência, clicar na linha Audiências e Consultas Públicas, que terão acesso ao link do Participa + Brasil e à Consulta Pública número 04/2024 – STS08.

A expectativa é que, depois de 30 dias de contribuições recebidas, a APS encaminhe o procedimento ao Tribunal de Contas da União (TCU) e, na sequência, promova o leilão na B3 (Bolsa de Valores de São Paulo).

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 07/11/2024

PROFUNDIDADES

Editorial Portogente

Se até nos vestibulares há lista de citações "profundas" aconselhadas como "coringas", usemos algumas para tratar de comércio marítimo internacional

Este assunto, quase tão profundo quanto o canal do porto santista, deve igualmente soar na clave da ironia. Se até nos vestibulares há lista de citações "profundas" aconselhadas como "coringas", usemos algumas para tratar de comércio marítimo internacional. Que todos se sintam edificados com tanto conhecimento profundo...



Todos querem progresso, mas não o esforço e o conhecimento profundo para alcançá-lo
Imagem gerada com IA: Intelligent Horizons nº 854606527 – stock.adobe.com

Veja mais: Citação coringa: "A globalização começou com o primeiro homem." — Mia Couto (António Emílio Leite Couto), biólogo.

[ht](#)

Tema tão antigo devia ser tratado mais a sério. Afinal, a globalização pode acabar com o último homem (em duplo sentido, acabar "junto com" o ser humano ou extingui-lo...). Foi-se o tempo de



alguém suspender a leitura para devanear profundamente sobre isso, como filósofos gregos...
Prossigamos.

Veja mais: Mobilidade Urbana: “O Brasil é um país que se torna um país, também, da mobilidade das pessoas” — Milton Santos, geógrafo. “Governar é abrir estradas” — Juscelino Kubitschek, presidente.

Profundas e atuais, num país de raros investimentos na matriz de transportes, cometendo todos os erros em mobilidade de pessoas e cargas. Há críticas profundas: rodovias esburacadas, ferrovias sucateadas, navegação desnacionalizada, portos abandonados, hidrovias inviabilizadas, 0,3% de orçamento nacional para enfrentar perdas de 30% da produção... e, atendendo ao Milton Santos, citemos planejamento falho e morosa execução da mobilidade urbana.

Veja mais: Mudança Climática: “Juntas, a crescente urbanização e as mudanças climáticas criam riscos complexos, especialmente para aquelas cidades que já enfrentam crescimento urbano mal planejado, altos níveis de pobreza e desemprego e falta de serviços básicos” — Debra Roberts, climatologista.

Perguntinha superficial para quem planeja o túnel Santos-Guarujá: se o nível do mar subirá, alagando litorais, como será garantido seu uso? Bombas de recalque? Falando em bombas, como ficam questões como periculosidade nos portos e navios-bomba que cismam em ameaçar tudo em seu entorno? Quando empresas e autoridades aplicarão os estudos profundos a respeito?

Veja mais: Conhecimento: “Não é aquilo que você sabe, mas o que você faz com aquilo que você sabe” — Aldous Huxley, escritor. Inteligência Artificial: “O que todos devemos fazer é nos certificar que a estamos usando de maneira que beneficie a humanidade, e não que a deteriore” — Tim Cook, diretor executivo da Apple, gay (qualificação decerto importante para o cargo, destacada na mini-biografia...).

Outra citação coringa, do sociólogo Betinho: “Um país não muda pela sua economia, sua política e nem mesmo sua ciência; muda sim pela sua cultura”. Em tempos de redes tiktoks/X, músicas-chicletes efêmeras, gente orgulhosa de não ler/ouvir/enxergar nada além de seu guru, profundezas como situação dos transportes ficam inalcançáveis.

Veja mais: Política: “O primeiro método para estimar a inteligência de um governante é olhar para os homens que tem à sua volta” — Maquiavel, filósofo

Mas, quem elege governante por inteligência? Importante é que ele fale/faça besteiras instagramáveis em locais idem. Quanto mais falsidades criar, “melhor”.

Enfim, citação esquecida pelos vestibulandos: "O Brasil progride enquanto dorme" - Osvaldo Aranha, político. Ainda bem.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 07/11/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA COM COMPROMISSO E CELERIDADE
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A entrega do anteprojeto de modernização do marco regulatório portuário, à presidência da Câmara dos Deputados, marca um momento crucial para o futuro da infraestrutura e da competitividade do Brasil no cenário global. Elaborado pela Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos), presidida pelo ministro do Tribunal Superior do Trabalho



Douglas Alencar Rodrigues, o documento reflete a necessidade inadiável de modernizar e aperfeiçoar um setor que desempenha papel estratégico para a economia nacional.

O sistema portuário, tanto público quanto privado, é o eixo fundamental pelo qual transitam as exportações e importações que sustentam a balança comercial do País. Diante de uma economia global cada vez mais interconectada e de um cenário competitivo acirrado, um marco legal defasado compromete o crescimento e a eficiência que o Brasil precisa alcançar para atrair investimentos e se destacar no comércio internacional. O texto entregue ao presidente da Câmara, deputado Arthur Lira, propõe transformações significativas e inovadoras, buscando equilibrar modernização com os direitos e a valorização do trabalho humano.

Entre as mudanças, destaca-se o fortalecimento da formulação de políticas públicas por meio de um papel ampliado para o Ministério de Portos e Aeroportos. Tal medida poderá garantir maior coordenação e visão estratégica para o setor. Adicionalmente, a ampliação das competências da Antaq e das autoridades portuárias se apresenta como uma aposta na eficiência e na autonomia, o que poderá destravar entraves burocráticos que hoje limitam o potencial logístico dos portos brasileiros. Outro ponto notável é a criação de uma câmara de autorregulação para a resolução de conflitos, iniciativa que tem o potencial de diminuir a judicialização e oferecer soluções ágeis.

A inclusão de um Plano Nacional de Dragagem, com financiamento previsto pelo Fundo da Marinha Mercante, evidencia a preocupação com a adaptação das infraestruturas portuárias às exigências de navios de grande porte, respondendo às demandas de um comércio global que avança rapidamente. O projeto também propõe importantes atualizações trabalhistas e medidas de desburocratização, ajustando o marco legal às realidades modernas.

Contudo, nem todas as mudanças foram recebidas sem reservas. A questão das novas regras trabalhistas, especialmente a possível extinção da exclusividade para a contratação de trabalhadores avulsos nos portos públicos, gerou reação imediata de representantes sindicais e do Ministério Público do Trabalho. Essa resistência deve ser ouvida, e o Congresso tem a responsabilidade de equilibrar as inovações propostas com a proteção dos direitos dos trabalhadores, defendida pelos próprios integrantes da Ceportos.

O desafio agora recai sobre o Congresso Nacional, que precisará dedicar-se ao debate deste marco regulatório com atenção e responsabilidade. Não se trata apenas de discutir as propostas; trata-se de agir com a celeridade que o tema exige. Cada dia de atraso na modernização do sistema portuário representa uma perda de competitividade para o Brasil e um risco de estagnação frente aos avanços globais. Cabe aos parlamentares garantir que o projeto seja aprimorado quando necessário, mas sem que o processo se perca em delongas.

A modernização dos portos brasileiros não é apenas um objetivo desejável; é uma necessidade imperativa para assegurar que o País continue avançando e competindo de igual para igual no cenário internacional. A análise e aprovação do anteprojeto devem, portanto, ser prioridades absolutas, com a atenção voltada para um futuro onde a infraestrutura portuária do Brasil se tornará mais eficiente, competitiva e sustentável, sem perder de vista a valorização do trabalho e a inclusão social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ALTA NOS JUROS 1

A decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) de acelerar o aumento da Taxa Selic, juros básicos da economia, recebeu críticas do setor produtivo. Na avaliação deles, a elevação da taxa para 11,25% ao ano, decidida nessa quarta-feira, dia 6, ameaça a recuperação da economia, especialmente quando os Estados Unidos começarem a cortar os juros. Em nota, a Confederação

Nacional da Indústria (CNI) informou que recebeu “com indignação” a decisão do Copom. Segundo a entidade, a Selic está em nível excessivo e incompatível. Para a entidade, o aumento dos juros só vai impor restrições adicionais à atividade econômica, com reflexos negativos sobre o emprego e a renda, e atrapalhar o equilíbrio das contas públicas.

ALTA NOS JUROS 2

A Associação Paulista de Supermercados (Apas) considera que o choque de juros adotado pelo Banco Central tende a prejudicar a atividade econômica e desestimular os investimentos. A entidade pede que o governo avance no pacote de corte de gastos obrigatórios para que os juros possam cair no futuro.

ALTA NOS JUROS 3

O aumento dos juros básicos também recebeu críticas das centrais sindicais. Para a Central Única dos Trabalhadores (CUT), a medida aumenta o aperto financeiro à população e às empresas. A entidade lembrou que o Brasil está entre os maiores pagadores de taxa básica real (juros acima da inflação) do mundo, enquanto o país bate recorde em empresas com pedido de recuperação judicial.

CORTE NOS GASTOS

O pacote de medidas de corte de gastos obrigatórios será anunciado após o presidente Luiz Inácio Lula da Silva explicar as propostas aos presidentes da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, e do Senado, Rodrigo Pacheco. Caso as conversas ocorram até o início da tarde desta quinta-feira, dia 7, as ações podem ser anunciadas no mesmo dia. A informação é do ministro da Fazenda Fernando Haddad.

SUPERÁVIT MENOR

A desvalorização de diversas commodities (bens primários com cotação internacional) e o aumento das importações decorrentes da recuperação da economia fizeram o superávit da balança comercial (exportações menos importações) despencar em outubro. No mês passado, o país exportou US\$ 4,343 bilhões a mais do que importou, queda de 52,7% em relação ao mesmo mês de 2023 e o pior resultado para outubro desde 2017 (superávit de US\$ 4,095 bilhões).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024

NACIONAL - ANTEPROJETO DE NOVO MARCO LEGAL PORTUÁRIO É ENTREGUE À CÂMARA

Documento busca melhorar a competitividade do Brasil no comércio global, mas gera controvérsias sobre o impacto nas condições de trabalho no setor

Da Redação redacao.jornal@redenebnews.com.br



O anteprojeto foi aprovado por unanimidade pela comissão de juristas na sessão realizada no dia 23 de outubro, em meio a críticas de representantes dos trabalhadores portuários. Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

O anteprojeto do novo marco legal para o sistema portuário público e privado foi entregue à presidência da Câmara dos Deputados na quarta-feira, dia 6, para análise. O documento, elaborado pela Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos),

representa uma atualização nas diretrizes do setor e foi encaminhado ao presidente da casa, deputado Arthur Lira (PP-AL), para que avalie os próximos passos no processo legislativo.

A proposta, aprovada por unanimidade na comissão especial realizada no dia 23 de outubro, busca modernizar e tornar o setor portuário mais eficiente e competitivo, conciliando inovação com os princípios de valorização do trabalho humano e da livre iniciativa.



A comissão especial de juristas foi presidida pelo ministro Douglas Alencar Rodrigues, do Tribunal Superior do Trabalho, e foi criada ao final de 2023 com o objetivo de propor uma revisão abrangente para o setor portuário brasileiro. Com o texto entregue à presidência da Câmara, a expectativa é que o anteprojeto avance para apreciação do Congresso, onde deverá passar por debate e eventuais ajustes antes de se tornar lei.

Entre os principais pontos do anteprojeto, destacam-se:

- Fortalecimento da formulação de políticas públicas: o Ministério de Portos e Aeroportos terá papel ampliado na criação de políticas estratégicas para o setor portuário.
- Ampliadas competências da Antaq e autoridades portuárias: a proposta prevê que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e as administrações dos portos ganhem maior poder de gestão, favorecendo a eficiência.
- Câmara de autorregulação: a criação de uma câmara específica para resolução de conflitos visa reduzir a judicialização dos processos e criar soluções mais rápidas e administrativas para disputas no setor.
- Plano Nacional de Dragagem: para atrair navios de grande porte, o anteprojeto inclui um plano nacional de dragagem, que pode ser financiado pelo Fundo da Marinha Mercante.
- Atualizações trabalhistas e desburocratização: novas regras trabalhistas e iniciativas para simplificar atividades administrativas também foram inseridas.

Apesar das inovações propostas, o anteprojeto gerou críticas, especialmente entre representantes dos trabalhadores portuários, que se opõem a algumas mudanças nas normas trabalhistas. Um ponto de tensão é o fim da exclusividade para a contratação de trabalhadores avulsos nos complexos públicos, exigência que faz parte da atual Lei dos Portos. Representantes sindicais e do Ministério Público do Trabalho manifestaram preocupação sobre o impacto dessa mudança para os cerca de 50 mil portuários que atuam no setor.

“Legitimidade”

Na terça-feira (5), o relator da Ceportos, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho, Celso Peel, ressaltou o diálogo e a transparência na elaboração do novo marco legal do setor. Ele falou sobre o assunto durante apresentação realizada a bordo do navio MSC Fantasia, na missão internacional que o Grupo Brasil Export promove pelo Mar Mediterrâneo.

“O processo de revisão foi marcado por um extenso e abrangente debate com a sociedade. Esta abordagem participativa não apenas enriqueceu o conteúdo deste anteprojeto, mas também fortaleceu sua legitimidade e potencial de eficácia”, destacou.

Ele enfatizou que as audiências públicas realizadas permitiram a participação aberta de todos os setores da sociedade e interessados na temática portuária, em especial com as entidades sindicais profissionais.

“Esta participação foi fundamental para garantir que as perspectivas e preocupações da força de trabalho fossem devidamente consideradas. Recebemos aproximadamente 100 contribuições com sugestões e perspectivas”, revelou.

Na opinião de Celso Peel, os debates aumentaram a legitimidade do anteprojeto, uma vez que os diversos setores afetados tiveram a oportunidade de contribuir e ver suas preocupações refletidas no texto.

“Ao elaborar nossa proposta, sabíamos da importância de pensar o setor portuário como um sistema integrado, vital para a competitividade do Brasil no cenário global. Esta ampla composição reflete a complexidade e a diversidade do setor portuário, assegurando que todas as vozes relevantes sejam ouvidas e consideradas na gestão e desenvolvimento do setor portuário”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024

REGIÃO SUL - MINISTRO ENTREGA 1ª FASE DE OBRAS EM AEROPORTOS DO RIO GRANDE DO SUL

Silvio Costa Filho participou de solenidade de modernização dos terminais de Pelotas e Bagé

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Além do ministro, solenidade contou com a presença do governador do estado, Eduardo Leite (PSDB) (Foto: Maurício Tonetto/SECOM)

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, participou nesta quarta-feira, 6 de novembro, da solenidade de entrega da primeira fase das obras de ampliação e modernização dos aeroportos de Pelotas e Bagé, ambos no Rio Grande do Sul. Segundo o ministério de Portos e Aeroportos (MPor), os dois terminais receberam investimentos de R\$ 94 milhões para obras de modernização das infraestruturas.

O aeroporto internacional João Simões Lopes Neto, em Pelotas, recebeu investimentos de R\$ 51 milhões. Entre as intervenções realizadas destacam-se a ampliação do terminal de passageiros, que aumentou de 930 metros quadrados para 2.100 metros quadrados, com modificações no check-in e esteira de bagagens e a adequação da sinalização horizontal no pátio de aeronaves.

Foram apresentadas também a implantação de duas áreas de segurança de fim de pista (RESAs), de 90×90, nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, o alargamento da faixa de pista “A” em 5 metros, a implantação do sistema de iluminação de orientação visual (PAPI) na cabeceira 25 e realocação do indicador na cabeceira 7, além do deslocamento de 100m da cabeceira da pista de pouso e decolagem 07/25, que terá um novo comprimento efetivo de 1.880m.

Já em Bagé, no aeroporto internacional Gustavo Kraemer (BGX), foram inauguradas as obras feitas na área externa, com adequações no espaço reservado ao escape e implantação de sistemas para auxílio à navegação aérea. Os investimentos feitos no terminal foram de R\$ 43 milhões.

Em seu discurso, Costa Filho destacou o desenvolvimento econômico do estado, bem como o reforço da malha aérea em conjunto com a reabertura do aeroporto internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, que retomou voos nacionais no último mês.

“Com esses aeroportos estruturados, a gente vai avançar muito aqui no desenvolvimento da região. Além disso, nós tivemos, conjuntamente, o desafio da reabertura do aeroporto Salgado Filho. Foram quatro meses de muito trabalho, com o governo federal aportando quase R\$ 450 milhões para poder fazer aquela obra. O governo do Estado foi muito parceiro também nesse processo e eu quero agradecer também à Anac [Agência Nacional de Aviação Civil] pelo papel perfeito que teve nesse momento”, afirmou o ministro.

As obras foram de responsabilidade da CCR Aeroportos, concessionária que administra os dois terminais.

Também presente na solenidade, o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, pontuou a administração da iniciativa privada nos aeroportos, garantindo a boa funcionalidade e qualificação dos serviços aéreos.

“Não é só a obra que está sendo entregue aqui. A partir dessa concessão, temos toda a garantia de manutenção, de qualificação permanente, de serviços adequados para que esse aeroporto esteja sempre nas melhores condições para a operação. Tem o privado, tem a União, tem o Estado, tem o município, todo mundo puxando uma mesma direção, para trazer um resultado positivo para a sociedade”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024

NACIONAL - LEILÕES DE ENERGIA: GOVERNO ABRE PRAZO PARA DEMANDAS DO SETOR

Interessados devem declarar demandas até o dia 20 para participar dos contratos de fornecimento

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



Os leilões do setor visam atender às necessidades de energia de curto e médio prazo, oferecendo contratos de fornecimento que variam conforme os períodos de suprimento. Foto: Divulgação/Aneel

O Ministério de Minas e Energia informou na quarta-feira (6) que o prazo para distribuidoras e empresas do setor energético declararem suas demandas para os leilões de energia elétrica de 2024 vai até o próximo dia 20. O Governo espera que os certames aconteçam em dezembro.

As empresas interessadas devem acessar o portal da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) para efetuar o registro. Os leilões estão previstos para 6 de dezembro e envolvem a contratação de energia a partir de empreendimentos já em operação, com contratos voltados ao Ambiente de Contratação Regulada (ACR).

A expectativa é que a iniciativa contribua para o abastecimento do sistema nacional, considerando diferentes prazos de contratação: janeiro de 2025 (leilão A-1), janeiro de 2026 (A-2) e janeiro de 2027 (A-3).

Para participar, as empresas devem seguir os limites da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e atender às exigências formais. Apenas os cadastrados como “Participantes Leilão” terão acesso à plataforma da CCEE e poderão ajustar as declarações já enviadas. Os documentos são definitivos e servirão para a formalização dos contratos após as decisões.

Os leilões visam atender às necessidades de energia de curto e médio prazo, oferecendo contratos de fornecimento que variam conforme os períodos de suprimento. A Aneel é responsável pela elaboração dos editais, anexos e contratos (CCEARs) e por organizar os eventos diretamente ou por meio de delegação.

Os certames serão realizados por meio eletrônico e seguirão uma sistemática que abrange dois períodos de lance: uma etapa inicial (para lances únicos) e uma etapa contínua (em que vendedores podem melhorar suas ofertas).

O preço final da energia será determinado pelos lances. Cabe à Aneel tomar todas as medidas para que o leilão ocorra de forma segura e transparente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024

COMÉRCIO EXTERIOR - ESPECIALISTA VÊ BRASIL SOB NOVAS INCERTEZAS COM A VITÓRIA DE TRUMP

Professor da UnB avalia que republicano pode dificultar entrada no Conselho da ONU e ampliar restrições para o Brasil

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



Donald Trump fez várias acusações de comércio desleal a governos estrangeiros durante a campanha e prometeu taxar importações em 10% para fortalecer o mercado interno. Foto: Brendan McDermid/Reuters via Agência Brasil

A eleição de Donald Trump para a presidência dos Estados Unidos, confirmada na quarta-feira, dia 6, pode trazer desafios para as ambições brasileiras na arena internacional e para a relação comercial entre os países. Em entrevista ao BE News, o professor do Departamento de Economia da Universidade de Brasília (UnB) Alexandre Andrada destaca que a vitória do republicano pode dificultar o ingresso do Brasil como membro permanente do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU) e limitar a obtenção de recursos internacionais para projetos de preservação ambiental nos países em desenvolvimento.

No comércio bilateral, Andrada observa que, embora o Brasil registre um déficit com os Estados Unidos — importando US\$ 30,6 bilhões e exportando US\$ 29,4 bilhões entre janeiro e setembro de 2024 —, a vitória de Trump eleva os riscos de investigações sobre práticas comerciais desleais.

Um relatório da Global Trade Alert já aponta o Brasil entre os países sob maior risco de restrições comerciais por parte dos Estados Unidos, ao lado de nações como China, Itália e Japão. Trump fez várias acusações de comércio desleal a governos estrangeiros durante a campanha e prometeu taxar importações em 10% para fortalecer o mercado interno.

Apesar desses riscos, Andrada minimiza os possíveis impactos diretos sobre o comércio brasileiro, afirmando que a eleição de Trump não deverá gerar desvantagens significativas, mas tampouco vantagens. “O comércio internacional é fundamentalmente feito entre agentes privados. Então, os governos terem simpatias um pelo outro ajuda, mas isso não é o ponto fundamental”, destacou. Ele acrescenta que o protecionismo defendido por Trump se concentra mais em países superavitários nas relações comerciais com os Estados Unidos, como é o caso do México, cujo comércio com os Estados Unidos foi de US\$ 800 bilhões no ano passado, comparado aos US\$ 74 bilhões do Brasil.

Embora possam surgir tarifas sobre produtos específicos, a diversidade de exportações brasileiras para os Estados Unidos deve amortecer o impacto de possíveis medidas protecionistas, avalia Andrada. Ele conclui que qualquer tarifação direcionada não deverá comprometer significativamente o comércio total do Brasil com os Estados Unidos.

“Mesmo que o governo Trump coloque alguma tarifa protecionista em um ou outro produto que o Brasil exporta para lá, isso não deve ter um impacto muito grande no total de tudo que vendemos”.

O presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva (PT) parabenizou Trump pela vitória e destacou a importância do diálogo para a paz e o desenvolvimento. Contudo, Lula rompeu a tradição diplomática brasileira ao manifestar apoio público à candidata democrata Kamala Harris durante a corrida eleitoral, o que, segundo Andrada, pode ser um pequeno atrito nas relações bilaterais, embora não apresente implicações graves para as trocas comerciais entre os dois países.

“No protocolo diplomático, o fato de o presidente Lula ter declarado publicamente sua preferência pela vitória da candidata do Partido Democrata Kamala Harris não é algo muito apropriado, mas também não é algo muito grave. É mais um inconveniente, mais um atrito que se soma às relações não muito amistosas que existem entre as ideologias dos dois governos”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/11/2024

NACIONAL - COM ABERTURA PARA MAÇÃS E NOVA ROTA PORTUÁRIA, BRASIL INTENSIFICA COMÉRCIO COM O PERU

Acesso ao mercado peruano expande destinos das exportações brasileiras e favorece rotas comerciais com a Ásia

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



Até então, o Peru importava maçãs só do Chile. Com a abertura, o Brasil, que exportou mais de US\$ 30 milhões dessa fruta em 2023, se torna o segundo a acessar esse mercado

O Ministério da Agricultura e Pecuária anunciou na quarta-feira (6) que o Brasil recebeu autorização do governo do Peru para a exportação de maçãs. Segundo o Executivo, essa é a oitava abertura de mercado de produtos agrícolas brasileiros para o país na América do Sul em 2024.

As aberturas de mercado anteriores favoreceram a exportação de produtos brasileiros como erva-mate, farelo de mandioca, fibra de coco, flor seca de cravo-da-índia, feno, além de hemoderivados de bovinos e suínos.

Em 2023, as exportações agrícolas do Brasil para o Peru ultrapassaram US\$ 724 milhões, com destaque para produtos florestais, carnes e soja. No período de janeiro a setembro de 2024, o valor foi de US\$548 milhões. Em relação às maçãs, o Brasil exportou mais de US\$ 30 milhões para cerca de cem destinos no ano passado.

Até então, o Peru importava maçãs apenas do Chile, e com a autorização recente, o Brasil se torna o segundo país a acessar esse mercado em expansão. O acordo também incluiu a autorização para a importação de citros do Peru para o Brasil.

Logística portuária

Na última quinta-feira (5), o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, recebeu a delegação ministerial do Peru para discutir os impactos do Porto Chancay no comércio internacional. O porto, construído pelo governo chinês no país sul-americano, funcionará como um ponto estratégico para facilitar o escoamento da produção brasileira.

Fávaro ressaltou que, embora o Brasil exporte grandes volumes para a Ásia, especialmente para a China, ainda enfrenta desafios com a lentidão das rotas via Atlântico, que são muito mais longas.

“Essa conexão direta com a China será benéfica para agilizarmos as exportações de produtos do agro brasileiro”, disse Fávaro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/11/2024

REGIÃO SUDESTE - LICITAÇÃO PARA NOVO TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS AVANÇA COM AUDIÊNCIA

Empresas e autoridades destacam infraestrutura e qualificação técnica como prioridades no arrendamento do STS08

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redenenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) promoveu na quarta-feira, dia 6, a audiência pública para recebimento de contribuições referentes ao processo de licitação do arrendamento do terminal STS08, destinado para armazenagem e movimentação de graneis líquidos, em especial combustíveis.



De acordo com a APS, estão previstos no STS08 quatro novos berços e mais tanques de armazenagem, além de conexões com dutovias, rodovias e píeres na margem direita. Foto: Divulgação/APS

Entre os comentários feitos pelos participantes, destaques para a qualificação das empresas concorrentes do certame, bem como atenção para as medidas que visam a melhoria da infraestrutura, principalmente de acessos, para atender o futuro terminal.

A sessão pública, que ocorreu de forma online, teve a participação de autoridades e representantes de entidades empresariais do setor portuário. Foram eles: os advogados Estevam Palazzi Sartal e Rafael Domingos Faiardo Vanzella, ambos do escritório Machado Meyer; Carlos Helmut Kopittke, da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL); Fabrizio Pierdomênico, consultor portuário e ex-secretário Nacional de Portos; Carlo Rodrigo Faccio, do Instituto Combustível Legal; Luiz Carlos Maia Júnior, da Transpetro; Roberto David Mendes da Silva, da Petrobras; e Natasha Lage de Oliveira França, da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

Dentre as contribuições apresentadas, uma delas destacou a necessidade de rigor por parte da Autoridade Portuária nos processos de habilitações das empresas que forem concorrer ao processo licitatório, com destaque para aspectos técnicos e de segurança, além de outras questões como qualificação econômica, financeira e experiência no setor.

As sugestões ainda ressaltaram a importância de medidas concomitantes de preparação da infraestrutura, como novos berços e melhores acessos, para garantir o bom desempenho.

Representando a Autoridade Portuária de Santos, o diretor de Regulação e Desenvolvimento de Negócios, Gustavo Pereira, pediu que os participantes realizem o envio formal de todas as contribuições. As consultas prosseguem até 29 de novembro de 2024 no site da APS.

Leilão

A expectativa é que, depois de 30 dias de contribuições recebidas, a Autoridade Portuária de Santos encaminhe o procedimento ao Tribunal de Contas da União (TCU) e, na sequência, promova o leilão na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3, ainda este ano.

Localizado no bairro Alemoa, o STS08 conta com 152,2 mil metros quadrados. De acordo com a APS, estão previstos no STS08 quatro novos berços e mais tanques de armazenagem, além de conexões com dutovias, rodovias e píeres na margem direita.

O prazo de concessão, conforme o edital, é de 25 anos. A previsão de investimentos, segundo a APS, é de mais de R\$ 400 milhões, mas a quantia poderá ser maior devido a atualizações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024

REGIÃO SUDESTE - ACS OFERECE CURSO EM PARCERIA COM ACADEMIA DO CAFÉ

Calibragem para Q-Grader é fundamental para quem atua na avaliação sensorial de cafés especiais
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O curso promovido pela ACS exige que os candidatos possuam certificação válida e prestes a vencer, com um prazo de até seis meses antes ou após o vencimento do certificado

A Associação Comercial de Santos (ACS), em parceria com a Academia do Café, promoverá em novembro a Calibragem para Q-Grader, um curso essencial para profissionais que já possuem a certificação Q-Grader e buscam manter suas habilidades atualizadas. Este treinamento é importante para aqueles que

desejam continuar atuando na avaliação sensorial de cafés especiais e assegurar que suas análises seguem os mais altos padrões internacionais de qualidade.

A calibragem é obrigatória a cada três anos para que os Q- Graders renovem suas certificações. Durante o curso, os participantes serão submetidos a três sessões de cupping, nas quais devem demonstrar precisão ao passar em pelo menos duas das três provas. Esse processo confirma que os profissionais permanecem aptos a avaliar a qualidade do café com rigor e consistência, características essenciais em um mercado cada vez mais exigente.

“Os Q Graders Arábica licenciados devem calibrar uns com os outros a cada três anos para testar suas habilidades de avaliar com precisão a qualidade do café com base em sua experiência adquirida, conhecimento e padrões/protocolos aprendidos no treinamento. É obrigatório que todos os Q Graders participem de uma calibração se desejarem permanecer avos como Q Graders em situação regular. Após a aprovação, a licença de Q Grader permanecerá válida por mais 36 meses, a partir do dia do curso de calibração”, explica Pedro Pascoal Freitas dos Santos, classificador e degustador de Café/Q-Grade.

Destinado exclusivamente a profissionais certificados, o curso atende baristas, produtores e apreciadores de café que possuem a certificação Q-Grader.

Para baristas, essa formação possibilita aperfeiçoar a qualidade das bebidas servidas; para produtores, garante que seus grãos atendam aos elevados critérios do mercado de cafés especiais. Já os apreciadores de café têm a oportunidade de aprofundar-se ainda mais no universo dos cafés especiais, tornando-se especialistas na degustação.

O curso exige que os candidatos possuam certificação válida e prestes a vencer, com um prazo de até seis meses antes ou após o vencimento do certificado.

Mais informações: <https://acs.org.br/servicos/calibragem-q-grader>.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024

REGIÃO NORDESTE - TEGRAM FAZ PRIMEIRO CARREGAMENTO DE SORGO NO PORTO DO ITAQUI

Terminal investe em nova infraestrutura para atender o crescimento do Matopiba e expandir exportações

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



Tegram fez o primeiro embarque de sorgo no Porto do Itaqui. Com a inclusão do cereal, o terminal amplia seu leque de movimentação de grãos. Foto: Divulgação

A carga, com destino à Espanha, foi produzida nos estados do Maranhão e Piauí

O Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), localizado no Porto do Itaqui (MA), completou o carregamento de seu primeiro navio com sorgo, que foi exportado para a

Espanha. Além do cereal, o navio embarcou milho – ambos produzidos nos estados do Maranhão e Piauí.

Tradicionalmente focado na movimentação de soja, milho e farelo de soja, o Tegram ampliou seu portfólio de grãos com a inclusão do sorgo.

O embarque foi realizado pelo TCN (Terminal Corredor Norte), um dos consorciados do Tegram, e acontece em um momento crucial para o terminal, que está passando por um processo de ampliação de sua infraestrutura.

Como mostrado pelo BE News, o Porto do Itaqui se prepara para expandir o Terminal de Grãos, visando atender ao crescimento expressivo da produção de grãos na região do Matopiba, que abrange os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. O projeto prevê um investimento de R\$ 1,5 bilhão ao longo dos próximos 18 meses, com o objetivo de ampliar a capacidade de escoamento da produção.

Segundo um levantamento realizado pela agência Safras & Mercado para o Consórcio Tegram-Itaqui, a produção de soja na região do Matopiba e parte do Mato Grosso deverá ter um aumento de 36,1%, o que representará um acréscimo de 8 milhões de toneladas, elevando a produção total para 29,9 milhões de toneladas.

Esse crescimento é parte de uma expansão maior prevista para todo o Brasil, que deve ver sua produção de soja aumentar 19,1%, alcançando 194,5 milhões de toneladas na safra 2032/2033.

De acordo com o Tegram, em 2023, o terminal atingiu a marca de 15 milhões de toneladas de grãos exportados, um feito expressivo que reflete a expansão da produção agrícola na região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024

BRASIL EXPORT - BRASIL MIRA INOVAR ESTALEIROS APÓS VISITA AO PORTO DE PALERMO

Visita da missão do Brasil Export à Fincantieri abre caminho para soluções estruturais na indústria naval brasileira

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redebeneews.com.br



Integrantes da comitiva trataram a visita da Fincantieri como uma oportunidade para pensarem em soluções com o objetivo de desenvolver estaleiros de grande porte. Fotos: Divulgação/Grupo Brasil Export

A comitiva de empresários e autoridades do Brasil Export visitou na quarta-feira (6), o estaleiro da Fincantieri no Porto de Palermo, na Itália, durante a agenda do quarto dia da missão internacional 2024 do grupo. Representantes da empresa apresentaram a

estrutura da instalação e os projetos de ampliação do terminal, que é um dos maiores do mundo dentro do segmento.

A equipe da empresa italiana foi composta pelo diretor do estaleiro, Marcello Giordano, o gerente da área, Federico Biggio, e a titular da pasta de Defesa e Assuntos Institucionais Internacionais, Giorgia Nenci.

O estaleiro da Fincantieri conta com três diques secos para reforma, manutenção e construção de navios. O maior deles tem largura de 68 metros, com capacidade para navios até 400 mil toneladas. A empresa ainda espera a chegada de um novo dique seco, em uma nova área que foi cedida pela Autoridade Portuária de Palermo, e vai ampliar a capacidade operacional do empreendimento.

O estaleiro possui uma área externa de 205 mil metros quadrados e três berços de atracação. O projeto de ampliação terá investimentos de 150 milhões de euros, com obra de duração de 24 meses, e envolve a chegada do novo dique seco, com capacidade maior do que aqueles que já operam no local.

A Fincantieri é a maior empresa de construção naval da Europa e o estaleiro de Palermo, um dos 18 da companhia ao redor do mundo, é uma referência internacional. Integrantes da comitiva trataram a visita como uma oportunidade para pensarem em soluções com o objetivo de desenvolver estaleiros de grande porte voltados para a indústria naval nas principais regiões portuárias do Brasil.



O secretário de Governo da Prefeitura de Santos (SP), Fábio Ferraz, destacou a importância da visita para conhecer a complexidade das operações realizadas no terminal, ressaltando a carência de empreendimentos que realizem um serviço dessa magnitude no Brasil.

“Uma experiência muito boa para nós, gestores públicos, e para o setor privado, compreendermos não só a complexidade de uma operação como essa, que precisa ser implementada no Brasil, já que não temos exemplos relevantes no nosso país dessa forma, mas também a inspiração de como se faz algo de forma tão sólida e perene. É uma empresa com mais de 100 anos de tradição; permite que você tenha a continuidade de um bom serviço. São essas boas experiências que nós temos que aprender para que possamos concretizar investimentos dessa natureza no Brasil, pensando a longo prazo”, afirmou.

O prefeito de Guarujá (SP), Válter Suman (PSDB), também abordou a necessidade de desenvolver estaleiros com essa estrutura no país e falou sobre a possibilidade da cidade, que abriga terminais da margem esquerda do Porto de Santos, receber um empreendimento como esse.

“No Brasil, com uma faixa litorânea tão extensa, não temos, ou temos poucos, estaleiros desse nível. Uma das propostas que nós fizemos à empresa foi a disponibilidade de áreas em Guarujá, tanto da margem esquerda como na retroárea. Eles já estão em contato direto com a Saipem, que está instalada em Guarujá”, disse o prefeito referindo-se à empresa de serviços e soluções para os setores de energia e infraestrutura.

A Fincantieri já atua no Brasil, no Porto de Suape, em Pernambuco, onde possui o Estaleiro Vard Promar. No mês passado, o CEO e diretor-geral do Grupo Fincantieri, Pierroberto Folgiero, visitou o complexo portuário nordestino e demonstrou boas perspectivas para investir na construção de navios em solo brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

APS RECEBE CONTRIBUIÇÕES PARA LEILOAR STS 08, QUE AUMENTA CAPACIDADE DE COMBUSTÍVEIS NO PORTO DE SANTOS

Informações: Autoridade Portuária de Santos (07 de novembro de 2024)

Dos dez inscritos, oito se manifestaram em audiência pública online nesta quarta-feira (6/11). Consulta prossegue até 29 deste mês

A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu, nesta quarta-feira (6/11), contribuições para realização de determinado licitatório de locação da área de infraestrutura pública denominada STS 08, com 152,2 mil m², localizada dentro do Porto Organizado de Santos, está mudando o aumento da capacidade de tancagem (armazenamento) de grânéis líquidos, principalmente combustíveis.

Participaram online e fizeram contribuições dos advogados Estevam Palazzi Sartal e Rafael Domingos Faiardo Vanzella, ambos do escritório Machado Meyer; Carlos Helmut Kopittke, da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL); Fabrizio Pierdomênico, consultor portuário e ex-secretário Nacional de Portos; Carlo Rodrigo Faccio, do Instituto Combustível Legal; Luiz Carlos Maia Júnior, da Transpetro; Roberto David Mendes da Silva, da Petrobras; e Natasha Lage de Oliveira França, da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

As contribuições trataram da necessidade de rigor da APS nas habilitações das empresas que vêm a ser concorrentes, com destaque para aspectos técnicos e de segurança em amplo aspecto. Também



estou ciente da qualificação econômica e financeira das empresas e da experiência comprovada no setor.

As sugestões ainda enfatizaram a importância de medidas concomitantes de preparação da infraestrutura, como novos berços e acessos, para garantir o bom desempenho de um setor do Porto de Santos vital para o País. Também chamou a atenção o alerta de Fabrício Pierdomênico para se evitar barreiras que podem favorecer a concentração do mercado no setor.

Ao final, o diretor de Regulação e Desenvolvimento de Negócios da APS, Gustavo Pereira, deixou claro que a Autoridade Portuária vive o momento ideal para o leilão, com uma gestão de muito diálogo e transparência; afirmou que as habilitações serão regras e que está atento aos cronogramas de infraestrutura para compatibilizar a conclusão do processo com a operação dos berços adicionais e melhores acessos terrestres. “E, também, temos as condições de respeitarmos todos os contratos vigentes”, afirmou Gustavo, exigindo ainda aos participantes o envio formal de todas as contribuições.

O presidente da APS, Anderson Pomini, lembra que a medida é de extrema importância para atender ao aumento da demanda por transporte de combustíveis que suprem as regiões Sudeste, Sul, parte do Centro-Oeste do Brasil e ainda Bolívia, Paraguai e Chile. Além disso, representa aumento da concorrência livre e abertura de mercado, tornando-o menos concentrado, conforme prevê a Lei 9.478 (08/06/1997).

Formaram à mesa da Audiência Pública, pela APS, o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Gustavo Salvador Pereira; os superintendentes Bruno Tolino e Leandro Cabral e os gerentes Maria Eduarda Ascariz e Rui Garcia.

As consultas prosseguem até 29 de novembro de 2024 no site da APS. Os interessados podem clicar no ponto mais alto da página inicial, no lado da busca, no item Acesso à Informação e, a seguir, no círculo verde denominado Participação Social. Na sequência, clique na linha Audiências e Consultas Públicas, que terá acesso ao link do Participa + Brasil e à Consulta Pública número 04/2024 – STS08.

A expectativa é que, depois de 30 dias de contribuições recebidas, a APS encaminhe o procedimento ao Tribunal de Contas da União (TCU) e, na sequência, promova o leilão na B3 (Bolsa de Valores de São Paulo).

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

Data: 07/11/2024

SYNGENTA E MAERSK RENOVAM PARCERIA DE LOGÍSTICA POR MAIS CINCO ANOS

Informações: Globo Rural (07 de novembro de 2024)

Acordo envolve a gestão de recursos, infraestrutura, tecnologia e outros provedores de logística

A Syngenta, uma das maiores multinacionais do segmento de insumos, e a Maersk, gigante dinamarquesa no setor de logística, anunciaram a renovação de sua parceria de logística de quarto partido (4PL) por mais cinco anos.

A logística de quarto envolve a gestão de recursos, infraestrutura, tecnologia e outros provedores de logística para criar soluções personalizadas de cadeia de suprimentos.

“Nossa parceria tem demonstrado seu valor, e esperamos alcançar novos marcos juntos, continuando a desenvolver e implementar soluções de ponta que otimizem nossas cadeias de suprimentos, aproveitando a logística digital e a inteligência artificial”, comentou Mike Hollands, diretor global de Produção e Suprimentos da Syngenta.

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

Data: 07/11/2024



PORTO DE SUAPE COMEMORA 46 ANOS COM ESTREIA DE LINHA MARÍTIMA SEMANAL PARA A ÁSIA

Informações: Guia Marítimo (07 de novembro de 2024)

Navio MSC Juliette, de bandeira liberiana, inaugura uma nova rota que traz mais competitividade aos exportadores e importadores do Nordeste

O Porto de Suape, sexto atracador que mais movimentou carga no Brasil e que completou 46 anos de fundação nesta quinta-feira (7), recebeu um grande presente, nesta quarta (6), para incrementar ainda mais suas operações: a chegada do navio MSC Juliette, que marca o início da rota regular e semanal de longo curso entre a costa nordestina e o continente asiático. Os porta-contêineres, de classe mundial New Panamax, com capacidade máxima de 15 mil TEUs, farão a ligação dos portos da região com Singapura e outros importantes complexos portuários da Ásia.

O embarque atracou às 12h no Cais 2, localizado no Tecon Suape, para movimentar 2.201 contêineres, e tem previsão de saída no próximo sábado (9), com destino à cidade-estado asiático. O Serviço Santana, como é chamado o percurso, conta com o navio MSC porta-contêineres da classe 366 metros, com duração, média, de 23 dias de viagem. A rota é viabilizada pela MSC Mediterranean Shipping Company SA, um dos gigantes mundiais do setor de transporte marítimo de carga containerizada.

“Estamos colhendo o resultado de um trabalho muito duro. No ano passado, fizemos a dragagem do canal externo de Suape. Agora, estamos arrastando o canal interno e fazendo a obra de proteção do molhe. Isso tudo é para aumentar a capacidade do nosso porto de receber grandes navios. E hoje, Suape inaugura uma linha que liga o nosso Porto, o nosso estado de Pernambuco, direto com Singapura. É uma nova rota para a economia do nosso estado. Isso significa mais emprego, significa novas empresas decidindo fazer negócios a partir do Porto de Suape”, ressaltou o secretário de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti.

Competitividade

“Com a consolidação do serviço, o Porto de Suape se posiciona como porta de entrada de contêineres de longo curso na região, possibilitando maior competitividade aos exportadores e importadores do Nordeste. Para isso, estamos trabalhando arduamente na melhoria da infraestrutura do nosso porto, a exemplo das obras de dragagem e de recuperação do molhe de proteção dos píeres e cais”, apontou o diretor-presidente da estatal portuária, Marcio Guiot.

Com a atração do MSC Juliette, o Nordeste do Brasil ganha a primeira linha direta entre a região ao continente asiático, cuja rota é realizada pelo Oceano Pacífico e Canal do Panamá, com parada em portos do Caribe, na América Central. “Do ponto de vista comercial, é um divisor de águas para o comércio exterior de Pernambuco, pois aumenta as possibilidades de negócios para as diversas cadeias produtivas e industriais”, explica o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Rinaldo Lira.

Suape recebeu o primeiro supernavio da classe New Panamax no dia 29 de julho deste ano. O recorde foi protagonizado pelo embarque MSC Orion com capacidade de carregamento de 15 mil TEUs, sendo, até então, a maior marca registrada no atracadouro pernambucano. Após o marco histórico, a estatal entrou na rota das megaoperações com capacidade máxima e essa é a sexto embarque desse nível a chegar no complexo portuário industrial.

Obras de infraestrutura

A conclusão da dragagem do porto externo, que atingiu 20 metros de profundidade, é uma das obras de infraestrutura realizadas pela estatal portuária para ampliar a competitividade e reunir as condições possíveis para que navios de classe mundial possam atracar com carga máxima, otimizando as exportações e importações. Já a intervenção no canal interno, que resultará no aprofundamento de até 16,2 metros, tem prazo de conclusão de cinco meses, evitando a remoção de 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos. Os serviços começarão nas próximas semanas.

O mesmo pacote de obras contempla a dragagem e a manutenção da bacia de evolução e dos Píeres de Granéis Líquidos (PGLs) 3A e 3B, para aprofundamento até 18,5 metros. O custo total das intervenções é de R\$ 204 milhões (R\$ 104 milhões de recursos próprios e R\$ 100 milhões do Programa de Aceleração do Crescimento/PAC3). Na finalização da dragagem do canal externo, foram investidos R\$ 140 milhões.

Outra obra com reflexo direto na entrega portuária é o serviço de reforço do molhe de abrigo do atracadouro. A quarta e última etapa da intervenção contempla 1,8 milhas da estrutura e já está em andamento, com prazo de conclusão previsto para 47 meses. Trata-se de uma intervenção fundamental contra a força das marés altas, permitindo que as operações realizadas sejam com menor interferência de correntes marítimas e ondas. O investimento é de R\$ 123 milhões (R\$ 73 milhões de recursos próprios e R\$ 50 milhões do PAC3).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 07/11/2024

PUBLICADO O RELATÓRIO FINAL DA CEPORTOS

Informações: IBL (07 de novembro de 2024)

A Comissão de Juristas para Revisão Legal da Lei de Portos publicou, nesta quarta-feira (11/06), o relatório final produzido pela comissão para atualização da legislação portuária brasileira.

O texto, aprovado no último dia 23 de outubro, foi entregue nesta quinta ao presidente da Câmara dos Deputados, deputado federal Arthur Lira.

Tanto o relatório quanto o Anteprojeto de Lei constam na página do CEPORTOS no site da Câmara dos Deputados. Acesse clicando aqui. **Os arquivos também estão disponibilizados abaixo.**

<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias>

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 07/11/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

GUARULHOS FICARÁ CINCO DIAS SEM FAZER OPERAÇÕES DE CARGAS

Apenas bens perecíveis serão desembarçados. Suspensão começa a valer nesta quinta-feira e vai até as 23h59 do dia 11 deste mês, Dia do Solteiro

Por Mariana Barbosa — São Paulo



Cargueiro é descarregado no Aeroporto de Guarulhos — Foto: Maria Isabel Oliveira/Agência O Globo

Atendendo a uma demanda de companhias aéreas, o aeroporto de Guarulhos suspendeu o recebimento de carga seca (não perecível) por cinco dias. A intenção é tentar reduzir o acúmulo de cargas que aguardam o desembarço no aeroporto.

A suspensão começou a valer a 00h01 desta quinta e vale até as 23h59 do dia 11, Dia do Solteiro, quando grandes varejistas asiáticas preveem uma temporada de promoções e é considerado um 'esquenta' da Black Friday.

Falta de pessoal tanto da concessionária quanto dos serviços aduaneiros públicos, além de um aumento do volume de cargas, têm sido apontados como causas do problema.

O aeroporto recebe 43% da carga aérea internacional que chega e sai do Brasil.

Os atrasos no terminal de carga já estão se refletindo na operação de passageiros. Como a coluna noticiou na última segunda-feira, com demora na liberação das bagagens que chegam a ficar retidas por até 100 minutos, segundo relato das empresas.

Além da suspensão temporária de novos recebimentos, a concessionária anunciou a destinação de dois novos espaços para armazenagem e entrega de cargas seca de importação. Para estimular agentes de carga e transportadores a retirar cargas em horários de menor movimento, o aeroporto vai dar desconto de 20% no valor da armazenagem para cargas de importação retiradas aos sábados. Para retirada aos domingos e feriados, o desconto será de 40%. Os descontos serão válidos de 9 a 30 de novembro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2024

MINISTROS DAS ÁREAS SOCIAIS TRAVAM EMBATE COM EQUIPE ECONÔMICA SOBRE CORTE DE GASTOS

Centrais sindicais pedem audiência urgente com o presidente Lula para defender seguro-desemprego e abono salarial

Por Geralda Doca — Brasília

Mudanças no seguro-desemprego e abono salarial (PIS/Pasep) viraram motivo de embate entre ministros nas reuniões sobre corte de gastos que ocorrem nesta semana. Depois da queixa sobre não ter sido chamado para discutir alterações em direitos trabalhistas e ameaçar demissão do cargo, o ministro do Trabalho, Luiz Marinho, foi convocado ao Planalto para tratar do assunto junto a integrantes da Junta de Execução Orçamentária (JEO) e ao presidente Lula.



Os ministros Fernando Haddad (Fazenda) e Luiz Marinho (Trabalho) — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Durante o encontro que durou cerca de duas horas, na terça-feira, Marinho teria sido duro com o ministro da Fazenda Fernando Haddad, segundo interlocutores.

Após o encontro, o titular da pasta do Trabalho disse que não havia decisão tomada e os técnicos continuavam a fazer contas. O ministro retornou ao Palácio nas duas reuniões, nesta quinta-feira, para tratar do assunto.

Ele tem o apoio das centrais sindicais, que não aceitam quaisquer alterações em direitos trabalhistas. As entidades enviaram um ofício ao Planalto pedindo uma audiência urgente com o presidente.

No documento, os sindicalistas defendem esclarecimentos sobre os impactos do ajuste orçamentário "sobre as políticas de proteção aos trabalhadores". A carta é assinada pela Central Única dos Trabalhadores (CUT) Força Sindical, União Geral dos Trabalhadores (UGT), Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST) e Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB).

Segundo interlocutores, os ministros da Saúde, Nísia Trindade, e da Educação, Camilo Santana, também tentam resistir a mudanças nos pisos constitucionais das suas áreas, incluindo o Fundeb (fundo da educação básica).

Decisão de governo

Na tentativa de convencer os ministros, Haddad tem repetido nas reuniões o discurso de que a decisão de cortar não é dele. Alega que a decisão é do governo, argumentando que seu papel foi empenhar esforços para aprovar o arcabouço fiscal.

Servidor público poderá ser contratado via CLT? Entenda decisão do STF
Entretanto, afirma que se as despesas obrigatórias continuarem crescendo no ritmo atual, haverá sérias dificuldades para cumprir as regras fiscais em 2025.

Segundo um interlocutor, Haddad alerta que, se nada for feito, será preciso cortar as despesas discricionárias e como não há margem orçamentária, e o governo paralisaria.

A área econômica cobrou dos ministros do Desenvolvimento Social (MDS), Wellington Dias, e da Previdência, Carlos Lupi, a meta de economia para o próximo ano no processo de pente-fino e revisão cadastral e Atestmed.

O MDS se comprometeu em economizar entre R\$ 1,5 bilhão e R\$ 2 bilhões para reduzir a despesa com Bolsa Família para R\$ 166 bilhões em 2026. Neste ano, a previsão é fechar o ano com R\$ 168 bilhões.

Segundo pessoas que participam das reuniões, durante as conversas não se falou em desindexação e desvinculação dos benefícios do valor do salário mínimo. A política de reajuste do piso nacional exerce forte pressão sobre essas despesas obrigatórias.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/11/2024

FED, BANCO CENTRAL AMERICANO, CORTA JUROS EM RITMO MENOR EM PRIMEIRA REUNIÃO APÓS VITÓRIA DE TRUMP

Decisão vem no dia seguinte à vitória do republicano na corrida presidencial; agora, taxa está entre 4,5% e 4,75%

Por Paulo Renato Nepomuceno — Rio de Janeiro



Federal Reserve (Fed), o banco central americano — Foto: Erin Scott / Bloomberg

O Federal Reserve (Fed), banco central americano, cortou o juro americano em 0,25 ponto, um dia depois da vitória do republicano Donald Trump para a presidência dos Estados Unidos. Agora, a taxa básica da maior economia do mundo está na faixa entre 4,5% e 4,75%.

— O mercado de trabalho continua sólido, a economia está sólida, e a inflação diminuiu substancialmente. Continuo confiante que, com a recalibração de postura, a inflação vai cair de forma sustentável para os 2% — disse Jerome Powell, presidente do Fed, em coletiva após a decisão.

Questionado sobre como o Fed se comportará diante do governo Trump, Powell afirmou que o pleito não afeta a condução da política monetária:

— O resultado da eleição não afeta as decisões do Federal Reserve — afirmou na primeira pergunta feita na coletiva.

— Não se sabe qual será o momento e o tamanho de qualquer mudança da política econômica. O Fed não adivinha nem especula, apenas decide — afirmou o presidente da autoridade monetária americana.



O chefe da autoridade monetária afirmou que reduzir muito os juros pode prejudicar o processo de conversão da inflação para a meta, e que reduzir de forma muito lenta pode enfraquecer de forma indevida a atividade econômica e o emprego no país.

Nos EUA, diferentemente do Brasil, os juros são fixados em uma banda. Para instituições financeiras, os dados mais recentes da economia indicam que a atividade do país demonstra um desaquecimento controlado, o que analistas chamam de “pouso suave”.

"Indicadores recentes sugerem que a atividade econômica continuou a se expandir em um ritmo sólido. Desde o início do ano, as condições do mercado de trabalho em geral afrouxaram, e a taxa de desemprego subiu, mas permanece baixa. A inflação avançou em direção ao objetivo de 2% do Comitê, mas continua um pouco elevada", disse trecho do comunicado da instituição.

O conjunto de diretores afirmou que seguirá analisando os seguintes dados para balizar a política monetária do país, pontuando que "levará em conta uma ampla gama de informações, como dados sobre as condições do mercado de trabalho e pressões e expectativas inflacionárias".

Diferentemente do comunicado da reunião de setembro, o trecho que abordava a “alta confiança” de que a inflação estaria convergindo para a meta não apareceu no resumo desta decisão. Mas Powell, durante a coletiva, reafirmou que a autoridade monetária crê que o caminho seja alcançado.

O movimento já era esperado pelo mercado. Nesta quinta, mais cedo, a ferramenta FedWatch, que analisa as previsões de investidores, mostrava que 98,7% apostava num corte de 0,25 ponto, como o realizado.

O corte do juro é o segundo depois do início do afrouxamento monetário no país. A primeira flexibilização aconteceu em setembro, depois de quatro anos num ciclo sem reduções e 14 meses num patamar restritivo para os padrões americanos, no nível mais alto desde 2001.

Por que a taxa americana importa?

A taxa de juros americana é a grande balizadora mundial dos investimentos em todo mundo. Fernando Bresciani, analista de investimentos do Andbank, explica o impacto global, apontando que o indicador mexe com o preço do dólar.

— Quando a taxa está mais alta, ela retém capital. E muito investidor vai para lá (EUA), porque é um dinheiro que se vai investir em tesouro americano, sem risco, e vai ganhar um bom retorno. Ela é muito importante, porque ela é um driver de juro para o mundo — ele diz.

Os títulos do Tesouro americano são considerados os investimentos mais seguros do mundo. Quando a taxa de juro básica está alta, fica muito mais atraente investir no país do que se arriscar em renda variável, como em ações, que podem até dar um retorno maior, mas com riscos maiores de se obter tal ganho.

(com agências internacionais)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2024

GOVERNO TEM DÉFICIT R\$ 105,2 BI DE JANEIRO A SETEMBRO; NÚMERO É 11,5% PIOR QUE EM 2023

Tesouro Nacional não divulgou a série histórica dos resultados

Por Bernardo Lima — Brasília

As contas do governo federal registraram um déficit de R\$ 105,2 bilhões no acumulado entre janeiro e setembro deste ano, divulgou o Ministério da Fazenda nesta quinta-feira. O resultado é 11,5% maior do que o atingido no mesmo período do ano passado, quando foi registrado um déficit de R\$ 94,3 bilhões.



Em setembro deste ano, o déficit foi de R\$ 5,3 bilhões. O Tesouro Nacional, no entanto, não divulgou a série histórica completa dos resultados. Servidores do órgão estão em greve e reivindicam correção nas assimetrias salariais de acordo com carreiras de mesma complexidade.

O déficit acontece quando as despesas do governo são maiores que suas receitas com tributos e impostos.

O resultado do acumulado deste ano foi puxado por um superávit de R\$ 160,6 bilhões do Tesouro Nacional e do Banco Central e por um déficit de R\$ 265,8 bilhões no Regime Geral da Previdência Social (RGPS).

Segundo o ministério, descontada a inflação, entre janeiro e setembro a receita líquida registrou aumento de 6,4% (+R\$ 94,2 bilhões), enquanto a despesa cresceu 6,5% (+R\$ 101,4 bilhões).

Em relação às despesas, o ministério alega que o aumento se deu principalmente por causa da elevação dos pagamentos das Despesas do Poder Executivo Sujeitas à Programação Financeira (+R\$ 28,8 bilhões).

Além disso, gastos de benefícios previdenciários (+R\$ 24,5 bilhões) e com Benefício de Prestação Continuada (BPC) (+R\$ 11,6 bilhões), também puxaram as despesas para cima.

Meta fiscal

A meta do governo é zerar o rombo das contas públicas neste ano, conforme consta na Lei das Diretrizes Orçamentárias (LDO), aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Pelas regras do novo arcabouço fiscal, o governo tem como meta o déficit zero, mas pode oscilar dentro de uma banda de 0,25% do PIB para cima ou para baixo (cerca de R\$ 30 bilhões). Portanto, o déficit acumulado está acima da meta.

Segundo o secretário do Tesouro Nacional, o resultado de outubro deve compensar o déficit acumulado durante o ano, e deve contribuir para que a meta seja alcançada. Créditos extraordinários emitidos por conta das chuvas no Rio Grande do Sul serão descontadas da meta.

— O resultado acumulado (até outubro) está um pouco abaixo de R\$ 70 bilhões com os créditos extraordinários, então a gente está cada vez mais próximo de atingir esse objetivo se tiver um bom desempenho em novembro e dezembro — declarou em entrevista coletiva para jornalistas nesta quinta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2024

PPSA, ESTATAL DO PRÉ-SAL, ANUNCIA SEU PRIMEIRO CONCURSO PÚBLICO PARA CARGOS DE NÍVEL SUPERIOR

Objetivo é contratar 100 profissionais a partir de 2025 e formar cadastro de reserva. Edital está previsto para sair até o fim deste ano

Por O GLOBO — Rio de Janeiro

A PPSA, estatal do pré-sal, realizará, nos próximos meses, seu primeiro concurso público. O objetivo é contratar 100 empregados de nível superior a partir de 2025, além de formar cadastro reserva.

As vagas são para trabalhar no Rio de Janeiro e estão distribuídas entre os cargos de advogado, analista de gestão corporativa, analista de tecnologia da informação e especialista em petróleo e gás, com atuação em diferentes áreas da empresa.



Concurso da PPSA oferece vagas para advogado, analista de gestão corporativa, analista de tecnologia da informação e especialista em petróleo e gás — Foto: Hermes de Paula/Agência O Globo

Haverá uma prova objetiva para todos os cargos. Já os candidatos para os cargos de advogado e de especialista em petróleo farão também uma prova discursiva. Das vagas ofertadas, 5% serão oferecidas a pessoas com deficiência (PCDs) e 20% a candidatos autodeclarados negros.

As provas acontecerão no primeiro semestre de 2025 e poderão ser realizadas no Rio, São Paulo ou Salvador.

Para planejar, organizar e realizar o concurso, a PPSA contratou o Instituto de Desenvolvimento e Capacitação (IDCAP) para planejar, organizar e realizar o concurso. O edital será lançado até o fim do ano.

Tabita Loureiro, presidente interina da PPSA, explicou que a realização do concurso visa a atender o aumento das atividades da empresa.

"Hoje, temos um quadro de 63 colaboradores para fazer a gestão de 24 contratos de partilha, atuar nos acordos de individualização e comercializar as cargas da União. Os próximos dez anos são de crescimento, tanto na gestão quanto principalmente na comercialização das parcelas de petróleo e gás natural", disse Tabita, acrescentando:

"Sem aumento de pessoal não iríamos conseguir continuar representando tão bem a União. A PPSA tem uma missão única e um excelente clima de trabalho. Estamos com uma enorme expectativa em relação ao sucesso deste concurso".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2024

ENERGIA SOLAR: BRASILEIROS JÁ INSTALAM "UMA ITAIPU" POR ANO EM TELHADOS

Incentivo vem do preço do kit do sistema de painéis fotovoltaicos, que caiu 50% nos últimos 12 meses. E o Brasil tem a energia elétrica mais cara do mundo no modelo convencional

Por Cleide Carvalho e João Sorima Neto — São Paulo



Placas instaladas em residência em Sorocaba (SP), onde 1.300 unidades consumidoras aderiram à energia solar entre janeiro e setembro — Foto: Go Green

A energia solar fotovoltaica será a principal fonte de energia renovável do mundo em 2030, superando a eólica e a hidrelétrica, segundo relatório da Agência Internacional de Energia (do inglês International Energy Agency/IEA) divulgado este mês (dia 9 de outubro). O

impulso vem de custos cada vez menores, prazos mais curtos de licenças ambientais e aceitação da sociedade. Até o fim desta década, a solar será a responsável por 80% do crescimento da energia renovável no planeta. A previsão mundial impressiona: em 2027 a geração de eletricidade solar fotovoltaica ultrapassará a eólica. Em 2029, superará a geração hidrelétrica.

No Brasil, a energia solar já é a segunda maior fonte da matriz elétrica desde o início de 2023 e cresce em ritmo acelerado. O professor Ricardo Rütger, coordenador do Laboratório de Energia Solar da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), onde foi instalado o primeiro sistema fotovoltaico do Brasil, em 1997, lembra que há oito anos a energia solar cresce mais do que todas as



outras fontes de geração de eletricidade no país e, no ano passado, cresceu o dobro de todas as outras fontes, renováveis e convencionais.

— O Brasil instala por mês, em telhados, mais de 1 gigawatt (GW). A hidrelétrica de Itaipu tem capacidade instalada de 14 GW, demorou 20 anos para entrar em plena operação e o país levou 50 anos para pagar a dívida. O empréstimo só foi quitado em 2023. Agora as pessoas instalam, com suas economias, uma Itaipu por ano. É a democratização na geração de energia elétrica — diz Rüter.

O principal motivo da expansão tem sido a queda no preço. O custo do Kit do sistema de energia fotovoltaica caiu 50% nos últimos 12 meses. Se considerado apenas o primeiro semestre deste ano, a redução foi de 9%.

Se antes o consumidor via seu investimento ser recuperado apenas depois de seis anos, agora o payback está na faixa de três — e em alguns casos até em dois anos. Quanto mais sobe o preço da energia elétrica da rede, mais rapidamente quem investe em energia solar vê seu retorno.

— A micro geração de energia enche os olhos dos consumidores devido à queda do preço da instalação e os altos preços das contas de luz — diz o engenheiro Pedro Dantas, dono da GoGreen Power, que atua na região de Sorocaba e Boituva.

Gerar eletricidade solar no telhado de casa é cada vez mais competitivo. Segundo dados da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), de janeiro a setembro deste ano Sorocaba, segunda cidade mais populosa do interior paulista, com cerca de 720 mil habitantes, recebeu 1.300 novas instalações de energia solar em residências, empresas e propriedades rurais. O município tem hoje 5.600 instalações, o dobro de 2022.

Moradora de Boituva, a arquiteta Tatiana Trindade instalou 12 placas solares em sua casa em setembro passado, buscando redução no valor de sua conta de energia, que girava entre R\$ 400 e R\$ 450 ao mês. Já no primeiro mês pagou R\$ 102.

— Neste primeiro mês até consumi mais energia, com um novo aparelho de ar condicionado, e mesmo assim o valor da conta caiu — diz Tatiana, que investiu R\$ 17 mil no sistema e parcelou diretamente com o fornecedor em 21 vezes. Se produzir energia a mais do que ela consumir, o excedente será reinjetado na rede da concessionária em troca de créditos, medidos em quilowatts-hora.

Financiamento bancário ajuda impulsionar o mercado

Nos bancos, as linhas de financiamento para energia solar também tiveram queda de juros. As taxas, que chegaram a 2,5% há alguns anos, hoje giram em torno de 1,2% a 1,9%, mas podem ser até menores (0,9%) dependendo do relacionamento do cliente com o banco. A carência para início de pagamento varia de 90 a 120 dias. Os prazos de financiamento vão de 60 meses, caso do Bradesco, a 96 meses, oferecidos pelos bancos BV e Santander.

Rüter afirma que a redução de custos do sistema faz parte da curva de aprendizado da indústria. A matéria-prima das placas, a célula de silício, é a mesma há 70 anos. Não há riscos na oferta, já que é o segundo elemento mais abundante do planeta (cerca de 25% da crosta), atrás apenas do oxigênio. É inerte, não tóxico e praticamente não causa impactos ambientais.

O avanço da tecnologia permite que as placas tenham hoje um terço da espessura e gerem mais energia num mesmo espaço. A eficiência aumentou. Um sistema que usava 20 placas dez anos atrás hoje usa oito para gerar a mesma quantidade de energia.

Segundo a Absolar, nos últimos anos também as estruturas de suporte para uso em telhados e em solo, de fabricação nacional, se tornaram mais leves, dinâmicas e práticas para montagem.



Novas tecnologias inovadoras proliferam. Há testes mundiais, feitos também na Universidade Estadual Paulista (Unesp) de Bauru, para substituir o silício por perovskita (um mineral de óxido de cálcio e titânio), cuja conversão fotoelétrica pode ser mais eficiente. Estão em curso pesquisas para utilização de um concentrador, com espelhos e lentes, que foca a irradiação solar numa área menor e, ainda, o uso de nanocristais para absorver a luz solar e convertê-la em eletricidade.

Na Holanda, na cidade de Zwolle, uma usina solar flutuante, instalada no mar, produz 6% da energia consumida pelos habitantes. Na China, um piso desenvolvido por pesquisadores da Universidade Jiao Tong, de Xangai, com células solares, pode ser aplicado em ciclovias para captar a luz do sol. No Brasil, a Eternit desenvolveu a primeira telha fotovoltaica de fibrocimento.

Sol é matéria-prima farta no país

Ronaldo Kolozzuk, presidente do conselho de administração da Absolar, diz que a questão climática e a busca por sustentabilidade têm exercido forte apelo na busca pela energia solar. O que se esperava para o futuro, com picos de calor, secas e enchentes, já se vê hoje no Brasil e no mundo.

Do outro lado está o fator econômico, com a redução de custos.

— A China é a maior produtora mundial de painéis solares e sempre foi a maior consumidora. Com o arrefecimento da economia chinesa, há um excedente de produção para atender o resto do mundo e os preços baixaram — explica Ronaldo Kolozzuk, presidente do conselho de administração da Absolar.

O consumidor brasileiro tem ainda outra razão no bolso: o Brasil tem o maior custo de energia elétrica residencial, em relação à renda per capita, entre 34 países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), de acordo com ranking feito pela Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (Abrace Energia).

Na maior parte dos centros urbanos, o uso de aparelhos de ar-condicionado e os chuveiros elétricos são os responsáveis pelos picos de demanda elétrica, entre 14h e 21h. E é nos horários de ponta que as tarifas são mais altas.

O crescimento da energia solar, segundo o professor Rüter, é inexorável. A energia solar já está em 4 milhões de unidades consumidoras no Brasil — telhados de casas, comércio, fachadas e pequenos terrenos. Pouco para um mercado de 85 milhões.

Enquanto a geração de energia eólica está instalada em locais distantes, dependente de grandes volumes de investimentos em linhas de transmissão, a solar está dentro das cidades. E, na maioria delas, não falta a matéria-prima, o sol.

Segundo Rüter, a capital menos ensolarada do Brasil, Florianópolis, recebe 40% mais radiação solar anual do que a cidade de Freiburg, local de maior irradiação na Alemanha. Freiburg já começou a implantar ciclovias solares, cobrindo a pista com painéis solares transparentes, de vidro e alumínio.

O maior entrave no Brasil ainda é o preço das baterias que armazenam energia solar para ser usada depois que o sol se põe. A carga tributária gira em torno de 80%, o que prejudica o consumidor. Mesmo assim, segundo a fabricante Elgin, os preços dos sistemas de armazenamento no país caíram cerca de 83% nos últimos 10 anos

Em países como Estados Unidos e Austrália elas já são usadas em escala nas residências.

Para as grandes usinas, o Brasil deve realizar em 2025 um leilão exclusivamente para contratar baterias e sistemas de armazenamento de energia solar e eólica. Estima-se que, até o próximo ano, o país deve atrair R\$ 5 bilhões de investimentos por ano para armazenamento de energia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2024

LULA SE REÚNE COM ALCKMIN E OITO MINISTROS PARA FECHAR PACOTE DE CORTE DE GASTOS

Fernando Haddad afirmou nesta quarta que haviam apenas duas pendências

Por Bernardo Lima, Karolini Bandeira, Thaís Barcellos e Geralda Doca — Brasília



Presidente Lula e o vice-presidente, Geraldo Alckmin, em evento no Palácio do Planalto — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva se reúne nesta quinta-feira com oito ministros, além do vice-presidente Geraldo Alckmin (que também é ministro da Indústria e Comércio), para acertar detalhes do pacote fiscal.

A primeira parte da reunião durou cerca de três horas. O encontro foi retomado às 15h30.

Na noite de ontem, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que as medidas também podem ser apresentadas aos líderes do Congresso nesta quinta. Além de Lula e Alckmin, participam da reunião:

- Ministro da Casa Civil, Rui Costa;
- Ministro da Fazenda, Fernando Haddad;
- Ministro da Educação, Camilo Santana;
- Ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho;
- Ministra da Saúde, Nísia Trindade;
- Ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet;
- Ministra da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck;
- Ministro da Secretaria de Comunicação Social, Paulo Pimenta

Além dos ministros, o secretário-executivo do Ministério do Desenvolvimento Social, Osmar Júnior, também participa do encontro.

— Tem dois detalhes de todas as medidas para a gente fechar com o presidente amanhã (quinta-feira) e aí ele vai decidir o procedimento em relação ao Congresso, se ele vai querer que eu e Rui (Costa, da Casa Civil) tenhamos que antecipar aos presidentes pelo menos o formato das medidas — afirmou Haddad.

Haddad disse são questões "simples" que compõe o quadro de ações que serão feitas pelo Executivo. Segundo ele, os demais ministros que comandam pastas que foram envolvidas nas discussões também concordaram com as medidas.

Na terça-feira, ministros do governo passaram o dia em uma série de reuniões para fechar o pacote de cortes de gastos que está sendo preparado pela pasta da Fazenda, comandada por Fernando Haddad.

Enquanto áreas que podem ser afetadas por projetos estruturais de corte de gastos resistem a mudanças, o Executivo discute alterações em políticas como o Benefício de Prestação Continuada (BPC), além de um novo pente-fino no Bolsa Família.

O ministro reforçou que será necessário uma Emenda à Constituição e acrescentou a necessidade de também um projeto de lei.

— O que nós estamos levando ao presidente é consistente com a tese que estamos defendendo de reforçar o arcabouço fiscal — afirmou.



O ministro afirmou que tudo foi avaliado não só com base no impacto fiscal, mas também com as repercussões políticas e chances de aprovação no Congresso.

— Resolvidos os detalhes, a questão é como o presidente vai decidir dialogar com as duas Casas. Mas da nossa parte, eu quero crer que no final da manhã de amanhã estaremos com essas questões decididas — disse.

Mudanças no BPC e pente-fino no Bolsa Família

Na série de reuniões de terça-feira, o governo debateu mudanças no BPC como conceder o auxílio só para doenças graves e pessoas incapacitadas para o trabalho. Também foi avaliada extensão da obrigatoriedade da biometria na solicitação de todos os benefícios assistenciais e previdenciários, de modo a aumentar a fiscalização e evitar fraudes. A ideia é propor um projeto de lei sobre o tema.

O projeto preparado, além disso, deve deixar o BPC com regras de adesão e permanência semelhantes às do Bolsa Família. Isso vai incluir cruzamento mensal de dados, o que não ocorre hoje.

Pelo projeto do governo, será exigida prova de vida anual (como ocorre no INSS para os aposentados), reconhecimento facial e biometria para concessão e manutenção dos pagamentos. Os beneficiários poderão atualizar seu cadastro por meio de aplicativo de celular e também nos Centros de Referência de Assistência Social (Cras) dos municípios.

Segundo participantes do encontro, porém, não foram discutidas mudanças estruturais nos benefícios, como uma desindexação ao salário mínimo ou redução na idade mínima.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘ATIVISMO JUDICIAL’ ATROPELA REFORMA TRABALHISTA E GERA CUSTOS BILIONÁRIOS A EMPRESAS, APONTA ESTUDO

Levantamento coordenado por José Pastore mostra que decisões de juízes diferem de pontos centrais da reforma aprovada em 2017, como terceirização e horas extras; presidente do TST diz que ‘juízes não passam por cima de leis’

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – Decisões do Judiciário vêm mexendo significativamente na rotina das empresas e aumentado os custos de se investir no Brasil, conforme estudo coordenado pelo sociólogo José Pastore, professor da Universidade de São Paulo (USP) e presidente do Conselho de Emprego e Relações do Trabalho da FecomercioSP. Em alguns casos, o impacto econômico de um conjunto de ações sobre o mesmo tema supera R\$ 1 bilhão. Segundo o levantamento, o chamado “ativismo judicial” na área trabalhista afasta investimentos, compromete o crescimento econômico do Brasil e pode provocar desemprego.

O estudo, ao qual o Estadão teve acesso, explorou casos reais em que os autores identificaram ativismo judicial – quando um juiz toma uma decisão que não está prevista em lei ou até mesmo contraria a legislação – em dez temas, incluindo concessão de gratuidade em processos judiciais, terceirização, horas extras e prevalência do negociado sobre o legislado.

“Todo direito tem custo, todo benefício gera despesa. Os juízes não compreendem essas coisas e, para querer proteger e fazer justiça social, passam por cima das leis”, diz José Pastore ao Estadão. Leia a entrevista completa.



Essa visão, porém, é questionada pelo presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), ministro Aloysio Corrêa da Veiga. “Os juízes brasileiros, em especial os da Justiça do Trabalho, são cientes de suas responsabilidades e do papel dos Poderes da República. Juízes não passam por cima de leis”, disse ao Estadão. Procurado, o Ministério do Trabalho e Emprego não se manifestou.

Os especialistas não revelam os nomes das empresas e dos empregados envolvidos, mas apontam uma tendência que pode neutralizar os efeitos da reforma trabalhista aprovada em 2017. O total de processos na Justiça do Trabalho atingiu 5,4 milhões no ano passado. O número havia diminuído após a aprovação da medida, mas voltou a crescer em decorrência das decisões.

Um dos casos reais do estudo coordenado por Pastore cita que o Tribunal Superior do Trabalho (TST) decidiu pela ilegalidade da terceirização do empregado de um banco entendendo que ele exercia atividades típicas de uma instituição financeira, enquanto a empresa alegava que o trabalhador atuava apenas na triagem e contagem de documentos, e não no atendimento ao público, venda de produtos bancários ou autenticação de documentos nos caixas.

Mesmo que a reforma trabalhista tenha legalizado a terceirização para qualquer atividade, seja o trabalho direto de uma empresa (no caso do banco, um caixa) ou uma atividade-meio (segurança ou trabalhador da limpeza), magistrados têm anulado a contratação de serviços e imposto multa milionária para os empregadores.

“É verdade que, além das raízes paternalistas, ideológicas e psicológicas, o ativismo judicial decorre também da má qualidade de muitas leis e do próprio zigue-zague das decisões judiciais das cortes superiores que acabam pautando a orientação dos tribunais inferiores”, diz o estudo, que é assinado por Pastore e mais oito especialistas. “Entretanto, nada justifica as interpretações voluntaristas quando as leis são claras”, afirma o texto, citando as leis da terceirização e reforma trabalhista.

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), defendeu recentemente uma revisão do entendimento sobre a terceirização pelo Judiciário. “Acho que nós tínhamos que visitar o tema, não para rever a jurisprudência, mas para delimitar até onde ela vai, porque hoje nós vamos virar uma nação de pejetizados”, afirmou Dino durante o julgamento de um recurso da Justiça do Trabalho que reconheceu o vínculo entre uma empresa de produção audiovisual e um assistente de iluminação.

Só no caso da terceirização, levantamento dos especialistas com dados da plataforma Datalawyer indicaram a existência de 40.209 processos com custo total de R\$ 7,23 bilhões para as empresas entre janeiro de 2019 e julho de 2024. Considerando que 20% dessas ações sejam julgadas procedentes, um índice considerado conservador pelos analistas, o impacto para os negócios será superior a R\$ 1,4 bilhão e muitos deles ficarão inviabilizados.

Empregado com duas BMW e uma Harley-Davidson ganha direito de não pagar custos de processo judicial

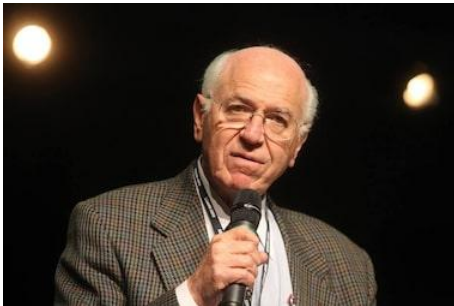
Os autores do estudo apontam motivações ideológicas e paternalistas nas decisões. “A insegurança jurídica é um resultado do ativismo judicial que busca, entre outros objetivos, preencher lacunas e/ou moldar o ordenamento jurídico para atender às necessidades sociais dos que mais sofrem”, diz o documento.

“Entretanto, isso é feito de forma custosa e prejudicial para as atividades econômicas e para o próprio Erário. Em última análise, a referida busca pelos fins sociais deixa de lado a finalidade econômica das empresas, requisito fundamental para impulsionar investimentos e gerar empregos.”

O direito de uma pessoa entrar na Justiça sem pagar os custos do processo assinando uma mera declaração que não possui renda suficiente, mas sem comprovação, provocou uma explosão de ações após a reforma trabalhista ter diminuído a judicialização, segundo o estudo.

Em 2018, o número de processos distribuídos na primeira instância da Justiça do Trabalho caiu 31% (de 2,3 milhões para 1,6 milhão, em números aproximados) em relação ao ano anterior, quando

houve aprovação da reforma trabalhista, enquanto que, entre 2022 e 2023, o volume aumentou 17% (de 1,5 milhão para 1,7 milhão).



Estudo foi coordenado por José Pastore, professor da Universidade de São Paulo (USP) e presidente do Conselho de Emprego e Relações do Trabalho da FecomercioSP. Foto: Felipe Rau/Estadão

Esse tipo de benefício é resultado de uma decisão do STF de outubro de 2022 e da interpretação que o Tribunal Superior do Trabalho deu à chamada justiça gratuita. Um empregado em um caso real ganhou o benefício mesmo possuindo dois veículos BMW avaliados em R\$ 800 mil cada e uma motocicleta Harley-Davidson que custa aproximadamente R\$ 240 mil.

Em outro processo, uma pessoa que declarou ter um salário de R\$ 30 mil mensais ganhou a justiça gratuita ao assinar uma simples declaração dizendo que não possuía condições de pagar os custos.

Os especialistas ressaltam que a mera declaração contraria a comprovação de falta de recursos exigida pela reforma trabalhista. A situação não provoca prejuízos apenas para as empresas, mas também para o próprio governo, que deixa de arrecadar, pois 76% das ações são pagas pelos cofres públicos.

O levantamento identificou 636.583 processos transitados em julgado em que houve o pedido de gratuidade entre 2019 e 2024. Do total, os juízes concederam o benefício a 486 mil ações, na maioria, com base em mera autodeclaração da parte, com um custo total estimado de R\$ 56,6 bilhões. A estimativa é que o poder público deixe de arrecadar R\$ 1,1 bilhão nesse montante. “Isso mostra que não há concessão sem custo. E, no caso, o custo para o erário é muito alto”, diz o estudo.

Estudo sugere submeter decisões a análise de custo-benefício e regular atuação de juízes

Uma das principais inovações da reforma trabalhista foi a prevalência do “negociado” sobre o “legislado”, ou seja, vale o que a empresa combina com os trabalhadores em acordo coletivo, mesmo que a negociação flexibilize alguma regra trabalhista. Uma empresa, no entanto, teve acordos coletivos anulados pelo TST e foi obrigada a pagar R\$ 5,3 milhões para atender 92 ações trabalhistas desse gênero.

Em outro processo, o Tribunal Regional do Trabalho invalidou uma norma coletiva que previa a redução do intervalo mínimo para refeição e descanso em uma indústria – com a reforma, é possível negociar meia hora de almoço em troca de o trabalhador sair mais cedo, por exemplo. Em consequência, a empresa foi obrigada a pagar o adicional de 50% para todos os empregados em relação ao período do intervalo reduzido.

“No Brasil, o subjetivismo associado ao voluntarismo de muitos magistrados na prolação das sentenças gera um verdadeiro medo nos empreendedores, em especial, os pequenos e médios que não têm recursos para acompanhar as flutuações nas decisões judiciais sobre o mesmo assunto”, diz o relatório. “Por mais humanitária ou paternal que seja uma sentença judicial, se ela se descola das leis vigentes, o seu prejuízo é bem maior do que o seu benefício.”

Para conter os efeitos do ativismo judicial, os estudiosos sugerem adotar a prática de submeter projetos de leis, medidas provisórias, decretos e portarias a uma análise rigorosa de custo-benefício de curto, médio e longo prazos. Além disso, dar o mesmo tratamento ao processo de elaboração de normas no âmbito da Justiça do Trabalho e regular de forma explícita a liberdade de interpretação dos juízes em todas as instâncias do Judiciário.

Na opinião dos especialistas, também é importante aumentar a participação de empregados e empresas na elaboração das normas e modernizar os cursos de Direito, onde os magistrados se formam, com atenção aos custos dos direitos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/11/2024

ANÁLISE - BANCO CENTRAL PREVÊ INFLAÇÃO FORA DA META EM 2024 E CARTA DE 'DESCULPAS' CABERÁ A INDICADO POR LULA

Comunicado do Copom prevê o IPCA em 4,6% em 2024, o que obrigaria ao próximo presidente do banco, Gabriel Galípolo, a elaborar carta com explicações à Fazenda
Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA – O próximo presidente do Banco Central, o economista Gabriel Galípolo, poderá começar o seu mandato com a pior das tarefas para um banqueiro central, que é escrever uma carta com explicações à Fazenda por descumprir o teto da meta de inflação.

Nesta quarta-feira, 6, o BC aumentou a taxa básica de juros para 11,25% ao ano e, no comunicado que acompanhou a decisão, elevou para 4,6% sua estimativa para o IPCA deste ano. O número rompe o teto de 4,5% e obriga o órgão a se justificar.

Nos últimos dois anos, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem feito fortes críticas à política de juros comandada por Roberto Campos Neto, atual presidente do órgão e que foi indicado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro para o posto.



Rompimento da meta de inflação reforçará o discurso de Galípolo de que o governo precisa focar na questão fiscal para ajudar no combate à alta dos preços. Foto: Wilton Junior/Estadão

O rompimento da meta, contudo, reforçará o discurso de Galípolo de que o governo precisa focar na questão fiscal para ajudar no combate à alta dos preços. Esta semana, o presidente Lula tem convocado ministros para discutir as medidas, mas a indecisão e a demora na anúncio tem aumentado a volatilidade nos mercados.

No comunicado, o BC também mandou um recado direto ao governo de que o cenário fiscal tem afetado a taxa de câmbio.

Forma de cálculo mudará em 2025

Segundo o Banco Central, a meta este ano ainda é definida com base no ano-calendário – ou seja, a inflação acumulada em 12 meses até dezembro.

“No período de 1999 a 2024, a meta se refere à inflação do ano-calendário. Se a inflação do ano se situar fora do intervalo de tolerância, o presidente do BC tem de divulgar publicamente as razões do descumprimento, por meio de carta aberta ao Ministro da Fazenda”, explica o BC em seu site.

A partir de 2025, contudo, haverá alteração para o formato de meta contínua.

“A partir de janeiro de 2025, em linha com a experiência internacional, a meta se refere à inflação acumulada em doze meses, apurada mês a mês, também conhecida por meta contínua. Por exemplo, em janeiro de 2025, a inflação acumulada em doze meses é comparada com a meta e seu intervalo de tolerância. Em fevereiro seguinte, o mesmo procedimento, e assim por diante. Assim, a verificação se desloca ao longo do tempo, não ficando mais restrito ao mês de dezembro de cada ano. Se a inflação ficar fora do intervalo de tolerância por seis meses consecutivos, é considerado descumprimento da meta”, diz o órgão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/11/2024

‘A ESQUERDA TEM A MESMA VISÃO SOBRE A PETROBRAS QUE OS MILITARES DE DIREITA’, DIZ CASTELLO BRANCO

Ex-presidente da estatal fala em primeira mão sobre seu novo livro, no qual aborda o impacto da visão nacionalista e estatista na gestão da empresa, revela privilégios e desperdícios que conheceu de perto e conta o que fez para aumentar a geração de caixa e reduzir os custos e a dívida bilionária
Por José Fucs



Entrevista com Roberto Castello Branco - Economista, ex-diretor do Banco Central e ex-presidente da Petrobras

Três anos e meio depois de deixar o Petrobras, o ex-presidente da empresa Roberto Castello Branco, de 80 anos, decidiu botar a boca no trombone. Em seu novo livro, Petrobras – A luta pela transformação (Ed. LVM), que será lançado nesta quinta-feira, 7, na Livraria da Travessa, no Rio de Janeiro, ele conta como foi a sua experiência no comando da estatal, entre janeiro de 2019 e abril de 2021, durante o governo Bolsonaro.

Integrante do grupo que se tornou conhecido como “Chicago Oldies”, que reúne a velha guarda de brasileiros que estudou economia na Universidade de Chicago, templo mundial do liberalismo, da qual também faz parte o ex-ministro Paulo Guedes, Castello Branco apresenta em sua obra uma visão inédita de um alto executivo de uma estatal do porte da Petrobras sobre o que ocorre entre as paredes da empresa.

Nesta entrevista ao Estadão, ele fala em primeira mão sobre os principais temas abordados no novo livro, cuja produção o repórter acompanhou desde o princípio, como o impacto negativo que a visão nacionalista e estatista tem na gestão da Petrobras, que une a esquerda e militares de direita, especialmente do Exército.

“O nacionalismo fervoroso acabou transformando a Petrobras numa espécie de fetiche. Em nome disso, muitos abusos foram cometidos e quase a destruíram”, diz. Apesar das diferenças políticas, certos segmentos da direita, principalmente esses vinculados aos militares e à direita tradicional, se encontram com a esquerda nessa questão.”

Castello Branco revela também os desperdícios e os privilégios que existiam na Petrobras quando ele assumiu a presidência, comenta o efeito que o petrolão teve no clima da companhia e no moral de seus funcionários e comenta o que fez para aumentar a geração de caixa e reduzir os custos e a dívida bilionária. Confira a seguir os principais trechos da entrevista.

Em 2019, quando o sr. assumiu a presidência da Petrobras, havia mudado muita coisa em relação ao que havia vivido na companhia em 2015 e 2016, no auge das investigações da Lava Jato sobre o petrolão, como integrante do conselho de administração?

Houve uma mudança grande. Até porque o conselho do qual eu participei tomou várias medidas para que se restabelecesse a governança na companhia. Por exemplo: antes, o conselheiro recebia as pautas na hora da reunião. Havia descontrolado total sobre o que seria avaliado. Então, nós definimos que as pautas teriam de ser remetidas ao conselho com, no mínimo, cinco dias de antecedência. Ativamos os comitês do conselho para nos assessorar, discutir e analisar as questões das diferentes áreas da empresa. Criamos um comitê formado por gerentes para examinar previamente os projetos que estavam sendo desenvolvidos, acrescentando um degrau na estrutura de governança corporativa, para que eles também se engajassem no processo. E isso não havia sido desmontado em 2019. Ao contrário. Os controles foram aperfeiçoados. Então, eu diria que, em 2015 e 2016, o principal problema da Petrobras era de governança. Em 2019, o principal problema que eu encontrei era de gestão.



Castello Branco afirma que, quando assumiu a presidência da Petrobras, foi surpreendido com a estrutura que havia para atendê-lo Foto: ALEX SILVA/ESTADÃO

Agora, como estava o clima na Petrobras em 2019? Havia melhorado em comparação ao período em que o sr. foi conselheiro?

Havia melhorado. Em 2019, não tinha mais ninguém sendo preso, ninguém sendo acusado de corrupção. Mas os controles que foram adotados para prevenir a repetição dos problemas registrados na Petrobras foram rígidos demais. Acredito que houve um exagero nisso. Isso gerava uma certa rigidez no processo decisório, engessava a companhia.

E o moral do pessoal, como estava quando o sr. assumiu o comando?

A Petrobras havia sofrido uma crise financeira e uma crise moral. Mas a grande maioria dos funcionários foi acusada injustamente. Alguns, evidentemente, cometeram crimes, mas 99% eram gente boa. Era gente que talvez não fosse a ideal do ponto de vista da performance, mas era gente honesta, trabalhadora, que não teve nada a ver com tudo o que aconteceu lá. Naquela época, o pessoal ficava envergonhado até de mostrar o crachá na rua quando saía do prédio da companhia. De repente, uma empresa que tinha sido motivo de orgulho havia virado motivo de vergonha. Agora, na minha época, isso já havia cessado. O grande problema quando eu assumi a presidência era a falta de confiança que havia entre os funcionários, o denunciamento, as denúncias anônimas, coisas desse tipo. Certos indivíduos se locupletavam daquela situação para perseguir colegas com quem tinham diferenças do passado.

No livro, eu conto um episódio que revela muito de como isso se manifestava. Um dia o elevador parou num andar e quando a porta abriu eu vi uma placa em que estava escrito: "Apuração de denúncias". Eu falei: "Não, isso aqui não. Isso é uma empresa, não é uma delegacia de polícia", e pedi para mudarem urgentemente o nome daquela área.

"Na Petrobras, prevalecia a visão de que ela tinha de ser a maior, para ser indutora do desenvolvimento"

A que tipo de denúncia o sr. se refere? O sr. pode dar um exemplo de como isso acontecia na prática?

Houve um caso, por exemplo, em que um funcionário foi denunciado internamente, porque disse que o aumento do endividamento levava a um pagamento maior de juros, coisas dessa natureza. Nós detectamos quase duas mil pessoas com processos de investigação contra elas. Muitas haviam sido declaradas inocentes. Outras, com evidências não conclusivas, não tiveram culpa provada contra elas, mas simplesmente desconheciam o resultado do processo.

Então, tomei a iniciativa de fazer uma carta de próprio punho contando a elas a verdade, dizendo "olha, não existe nada contra você" e pedindo desculpas a cada uma delas. Achei que era importante pedir desculpas para essa gente. Eu costumava brincar dizendo que elas estavam tomando Rivotril desnecessariamente. O grande risco de se trabalhar numa estatal é a denúncia. É processo por isso, por aquilo, ações judiciais. Procuram limitar suas atividades com ações judiciais, para que você fique intimidado e não faça nada.

No livro, o sr. diz que a Petrobras recuperou R\$ 7 bilhões em propinas pagas em gestões anteriores, nos governos do PT, para obtenção de contratos com a empresa. O que a Petrobras fez com esse dinheiro?

Até na minha gestão foi devolvido um volume substancial de recursos à Petrobras. Uma parte relativamente pequena desse montante nós destinamos ao combate dos efeitos da covid. Fizemos doações para hospitais e governos estaduais e municipais. No livro, eu menciono até o caso da usina de oxigênio que nós doamos para Manaus, procurando utilizar um dinheiro que estava nas mãos de



criminosos para salvar vidas. O restante dos recursos entrou no caixa da Petrobras para financiar suas atividades.

No início da nossa conversa, o sr. afirmou que o principal problema da Petrobras quando o sr. assumiu a presidência era de gestão. Qual foi o quadro que o sr. encontrou lá? O que mais lhe chamou a atenção?

Havia principalmente dois problemas. O primeiro era a falta de preocupação com custos. Isso não era algo que tinha a ver com corrupção e tal. Era simplesmente má gestão, má gestão típica de uma empresa estatal como a Petrobras. E o segundo ponto era a despreocupação com a alocação de recursos. Os recursos eram alocados sem que houvesse uma análise rigorosa do retorno que haveria sobre o capital investido. Não se tinha bem ideia de como fazer isso. Havia também outras questões, que são transversais, como a falta de preparo da companhia para a revolução digital. E a existência de uma cultura que tinha aspectos bons, mas tinha outros muito ruins, como a crença de que a Petrobras era a grande indutora do desenvolvimento econômico do Brasil.

Por que, na sua avaliação, essa crença é algo negativo para a Petrobras?

Existe uma diferença para uma empresa entre querer ser a melhor e querer ser a maior no que ela faz. Na Petrobras, prevalecia a visão de que ela tinha de ser a maior, para ser indutora do desenvolvimento, para gerar o máximo possível de empregos, em vez de colocar o foco na exploração e na produção de petróleo e gás, principalmente em campos ultraprofundos, onde ela é a melhor do mundo. Era uma agenda política e não empresarial, que gerou resultados muito ruins para a companhia.

Em 2019, a Petrobras já não estava querendo fazer tudo com as próprias mãos (como ocorreu durante nos governos do PT), mas ainda existiam resquícios do que foi feito no passado. Por exemplo, o investimento em usinas de energia renovável, de baixíssimo retorno, distribuição de gás natural. A Petrobras era uma grande distribuidora de gás natural no Uruguai. Era uma operação pequena, mas que gerava prejuízo. Também havia expandido suas operações para a África. Esse gigantismo que tomou conta da Petrobras é algo que está entranhado na cultura dos funcionários.

Se a gente fosse adaptar um termo usado antigamente pela esquerda para se referir à Light, chamada de “polvo canadense”, pela sua origem e pela atuação em diferentes setores, poderia dizer que a Petrobras havia se tornado uma espécie de “polvo brasileiro”, por ter expandido suas atividades para a petroquímica, a construção naval, a produção de fertilizantes, entre outras áreas, em todo o País.

Fora as atividades desenvolvidas no exterior. A Petrobras tinha a célebre refinaria de Pasadena, nos Estados Unidos, uma refinaria no Japão, uma operação de petróleo no Golfo do México, distribuição de combustíveis em vários países da América do Sul, apenas para citar algumas delas. Eram todas operações que não geravam retorno e, muitas vezes, até exigiam caixa da Petrobras. Agora, na minha época, não houve mais nenhuma expansão nessa direção, mas muitos daqueles ativos continuavam lá quando eu assumi a presidência da empresa.

No livro, o sr. afirma que a visão de que a Petrobras deve ser uma ferramenta de política industrial está por trás desse gigantismo da empresa, mas não trouxe bons resultados para o País. O que o leva a dizer isso?

Essa questão da política industrial persegue o Brasil há muitos anos. No final dos anos 1940, houve um debate célebre entre o economista Eugênio Gudin e o industrial paulista Roberto Simonsen. O Gudin defendia a exploração das vantagens competitivas do Brasil, que é uma fortaleza de recursos naturais. Você vê hoje a força do agronegócio brasileiro. Você poderia ter empresas de petróleo mais fortes. A mineração também poderia ser muito mais forte. Mas o Roberto Simonsen defendia a proteção à indústria nacional, que acabou prevalecendo depois, para promover o desenvolvimento industrial. E isso sempre foi feito no País. E qual o resultado que a gente obteve? O Brasil tem uma indústria pequena.

Uma vez eu vi uma pessoa do governo falando que o pré-sal seria desenvolvido na medida em que a indústria local tivesse capacidade de suprir os equipamentos demandados pela sua exploração. O petróleo do pré-sal, na sua visão, não valia nada. O que valia era a capacidade da indústria local de



fornecer equipamentos para a Petrobras. Mas isso prejudicava a companhia, fazia com que ela tivesse custos elevados, levava ao atraso de projetos e, às vezes, ainda a obrigava a usar equipamentos de má qualidade. As regras de conteúdo local, particularmente as adotadas de 2005 a 2016, foram extremamente danosas para a Petrobras e para os investimentos em petróleo no Brasil. Se a Petrobras fosse a grande indutora do desenvolvimento, como eles dizem, ela teria gerado um resultado melhor, porque nos últimos 40 anos o Brasil quase não cresceu e a indústria, em vez de se desenvolver, encolheu.

O sr. afirma também que, além de o gigantismo da Petrobras estar associado a essa visão de que ela deve ser indutora do desenvolvimento, há também um forte sentimento nacionalista ligado à empresa. De que forma, na sua opinião, isso tem afetado a companhia ao longo dos anos?

O nacionalismo fervoroso acabou transformando a Petrobras numa espécie de fetiche. Em nome disso, muitos abusos foram cometidos e quase a destruíram. Para mim, essas crenças não brotaram do nada. São derivadas da doutrinação promovida por nacionalistas que passaram pela empresa. Originaram-se, em última instância, de atitudes de governantes que procuraram usar a Petrobras como instrumento político, para torná-la uma ferramenta de estímulo a outros setores da economia brasileira. O nacionalismo arraigado na cultura da Petrobras fez com que vários de seus funcionários defendessem a política de conteúdo local, que restringia os fornecedores internacionais da empresa. Agora, a julgar pelos resultados alcançados ao longo de décadas, acho improvável que o Estado seja capaz de descobrir boas ideias para investir e tenha a agilidade para executar corretamente planos de investimento.

O sr. fala no livro que as visões da esquerda e dos militares de direita em relação à Petrobras são semelhantes. O que explica isso?

É que eles têm a mesma concepção de nacionalismo, que o Roberto Campos chamava de “visão nacionalista”. Além da posição em relação à Petrobras, a gente observa essa identidade em vários episódios da nossa história recente, como na Lei de Reserva de Mercado da Informática, aprovada no governo Sarney, em meados dos anos 1980, que foi resultado de uma união de militares de direita com políticos de esquerda. Apesar das diferenças políticas, as ideias econômicas da esquerda tendem a convergir com as de muitos militares, resumidas a um nacionalismo estatizante como o observado na campanha “O Petróleo é Nosso”, lançada no fim dos anos 1940.

Assim como a Petrobras teve uma participação importante de políticos de esquerda e seus aliados na sua administração, teve também uma presença relativamente grande de militares na sua gestão. Pela natureza da carreira, militares brasileiros, principalmente do Exército, tendem a associar a intervenção estatal na economia ao patriotismo e à segurança nacional, algo que não notei em meu relacionamento com oficiais de Marinha. Os conservadores brasileiros, certos segmentos da direita, principalmente esses vinculados aos militares e à direita tradicional, se encontram com a esquerda nessa questão. O projeto de criação da Petrobras, por exemplo, não era de uma empresa estatal, mas acabou sendo graças a um partido de direita da época, a UDN. Conservadores não são necessariamente liberais.

Como o sr. enfrentou essa questão na gestão da Petrobras?

Nós adotamos um conceito de “dono natural”, de preservar aqueles ativos que a Petrobras, melhor que ninguém, consegue administrar e gerar lucro. E decidimos dar prioridade ao pré-sal. No pré-sal, a Petrobras tem a tecnologia, tem os recursos humanos, tem alguns dos melhores engenheiros de petróleo e geólogos do mundo. Então, nós resolvemos vender aqueles ativos dos quais não éramos “donos naturais”, coisas como produção de fertilizantes, campos terrestres, campos em águas rasas e alguns campos em águas profundas, que haviam perdido atratividade e não geravam mais o retorno do passado. Coisas que outros sabiam fazer melhor do que a gente. Por que a gente diz que “outros sabiam fazer melhor do que a gente”? Porque os ativos se tornaram pequenos demais para merecer nossa atenção. Nossa estrutura de custos era elevada para tocar um ativo de pequeno porte. Essa foi a nossa direção na alocação eficiente de recursos, para obter o máximo dos ativos existentes, com base em evidências, em números, em critérios rigorosos de avaliação. Nós procuramos acabar com os drenos que continuavam a consumir o capital da companhia, para torná-la mais saudável.



“Aquele falatório sobre interferência do governo Bolsonaro nos preços de combustíveis que assustou os compradores das refinarias”

Quais foram os resultados obtidos com essa estratégia?

Nós conseguimos vender a maior parte dos ativos que queríamos vender. O que deixamos de fazer foi a venda das refinarias. A gente conseguiu vender poucas refinarias. Uma refinaria grande foi a refinaria de Mataripe. Vendemos também outras três refinarias, a de Manaus, a refinaria de xisto, no Paraná, e a de Fortaleza. A venda da refinaria de Fortaleza, porém, acabou sendo impugnada pelo atual governo. Mas não conseguimos vender as demais, principalmente porque primeiro teve a covid, que nos impediu de abrir as refinarias para receber visitas de interessados, e segundo, porque começou todo aquele falatório sobre interferência do governo Bolsonaro nos preços de combustíveis que assustou os compradores.

Além das refinarias, que outros grandes ativos foram vendidos pela Petrobras nesse período?

Um caso emblemático foi a venda da BR Distribuidora (atual Vibra Energia). Foi a primeira privatização de uma estatal no Brasil feita através do mercado de capitais. Foi um marco histórico. A refinaria de Mataripe, na Bahia, a mais antiga do Brasil, construída pelo Conselho Nacional de Petróleo em 1950, antes da criação da Petrobras, também foi a primeira refinaria do País a ser privatizada. Houve também a venda de campos menores, maduros, que criou uma nova indústria de produtores independentes de petróleo, beneficiando o norte e o nordeste do Brasil. A Petrobras havia praticamente abandonado esses investimentos, porque não faziam mais sentido, e a venda acabou ajudando as comunidades onde essas operações se localizam. Vendemos também a TAG (Transportadora Associada de Gás), a Liquigás e a nossa participação de 51% na Gaspetro. No total, a Petrobras obteve US\$ 26 bilhões com essas vendas. Além disso, fechamos a empresa de fertilizantes Araucária Nitrogenados, que havia sido comprada da Vale e todos os anos deu prejuízo. Tentamos vender, mas não conseguimos. Tentamos arrendar, mas não conseguimos. Então, decidimos fechar.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva critica a sua gestão na Petrobras por ter fatiado a empresa com essas vendas todas, para facilitar sua privatização depois. Como o sr. vê essa essa afirmação do presidente Lula?

Eu acredito que isso é um equívoco de alguém que tem como filosofia fazer da Petrobras a maior empresa do País, independentemente dos custos, do retorno para os acionistas, entre eles o Estado brasileiro, que detém o controle da companhia. Nós procuramos fazer com que a Petrobras trabalhasse a favor dos acionistas, sem encolher a empresa. A Petrobras pode até ter reduzido seus campos de atuação, mas produziu mais petróleo em 2020 do que produz hoje. Então, como é que ela encolheu? Nós fomos ao leilão de petróleo de 2020 e pagamos US\$ 17 bilhões para a licença de operação do campo de Búzios, o maior campo de petróleo offshore do mundo. Foi a Petrobras que fez isso. As pessoas falam as coisas sem se basear em evidências. E aí vale tudo. Quando você melhora a empresa, dizem que melhorou para privatizar. Mas tudo bem. É provável que tenha sido isso mesmo. Uma empresa melhor vai ser mais facilmente privatizada e vai gerar um valor maior para quem estiver vendendo.

Como ficou a dívida da companhia, que chegou a US\$ 132 bilhões em 2014, a maior dívida corporativa do mundo, apenas quatro anos depois de a Petrobras também ter realizado a maior operação global de capitalização, em 2010?

Quando eu assumi a presidência da Petrobras, a dívida tinha diminuído, para US\$ 91 bilhões. A empresa não vivia mais uma situação de crise e tinha relativa facilidade para ir ao mercado financeiro internacional captar recursos. Mas a situação ainda era preocupante. E o que se pagava de juros era muito alto. Então, o que nós fizemos foi trabalhar para reduzir o endividamento, mas de forma inteligente, sem sair vendendo ativos só para gerar recursos. Quando eu saí da Petrobras, em abril de 2021, a dívida havia caído para R\$ 60 bilhões, uma queda de 34% em relação ao que era em 2019 e de 55% ante o valor em 2014.

Parte dos quase US\$60 bilhões que tivemos de redução de dívida em pouco mais de dois anos, veio da venda de ativos e parte da redução de custos. Nós conseguimos reduzir o quadro de funcionários



em 15 mil pessoas nesse período, das quais 11.500 saíram por meio do PDV (programa de demissão voluntária) que nós lançamos. Entre 2014 e 2021, a Petrobras diminuiu o seu quadro em 33 mil funcionários, de 78 mil para cerca de 45 mil. Além do fechamento de escritórios no exterior, fechamos nove prédios administrativos da Petrobras, principalmente no Rio de Janeiro. A Petrobras ainda pagou uma parte da dívida de US\$ 18 bilhões que tinha com o Banco de Desenvolvimento da China, então seu maior credor, com muita dificuldade, porque eles não queriam antecipar a quitação, e zeramos a dívida com o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), porque não fazia sentido uma estatal brasileira emprestar dinheiro para outra estatal. Até porque a Petrobras tem acesso ao mercado financeiro internacional e não precisa do BNDES. O BNDES deve usar seus recursos para emprestar para empresas privadas, para projetos privados, e não para uma estatal como a Petrobras.

A que o sr. atribui o fato de a Petrobras ter feito esse empréstimo junto ao BNDES na época?

A Petrobras se endividou muito, queria abraçar o mundo com as mãos.

Qual foi o impacto de tudo isso nos resultados? Como ficou o lucro da Petrobras na sua gestão?

A geração de caixa, que reflete melhor o desempenho do que o lucro, explodiu. O lucro é uma variável contábil. Em 2020, por exemplo, o lucro foi até relativamente pequeno, porque eu resolvi fazer uma baixa de ativos. Apesar de ter havido uma grande baixa de ativos em 2014 e em 2015, ainda havia ativos que estavam supervalorizados e nós utilizamos novas hipóteses de preço para atualizar seus valores. Só que isso, como eu disse, é algo puramente contábil. É como se eu dissesse “olha aqui, esse iPhone está nos meus livros por US\$ 1 mil, mas vou falar “escreve aí que ele vale US\$ 200” para o contador. Aquilo não afetou em nada a companhia. Por isso que eu digo que é bom ter cuidado com o lucro. É muito popular falar no lucro, mas o que conta mesmo, o que paga os salários, os dividendos, os juros e financia a operação é a geração de caixa, é dinheiro.

De novo, o presidente Lula e seus aliados também criticam a sua gestão na Petrobras, por ter obtido lucros excessivos, o sr. e seus sucessores, e por ter promovido uma farta distribuição de dividendos para os acionistas. O que o sr. tem a dizer sobre isso?

Primeiro, não existe lucro excessivo. O lucro é o que ele é. Segundo, os acionistas têm todo o direito de receber dividendos. E o governo, ou o Tesouro Nacional, como acionista da Petrobras, também merece e precisa dos dividendos para pagar sua dívida. Hoje, a dívida bruta do Brasil continua a crescer em relação ao PIB (Produto Interno Bruto). É um problema sério. Então, a Petrobras precisa gerar lucro e pagar dividendos para financiar as atividades do governo e pagar a dívida.

“Havia seis carros blindados para me atender no Rio, em São Paulo e em Brasília, com três equipes de seguranças e de motoristas disponíveis 24 horas por dia, sete dias por semana”

No livro, o sr. fala que, ao assumir o comando da Petrobras, em 2019, foi surpreendido com a estrutura oferecida ao presidente e aos diretores da empresa. O que havia de tão diferente na Petrobras neste aspecto que chamou tanto a sua atenção?

Um exemplo disso foi a existência de um cerimonial, com dez pessoas, só para me atender quando viessem convidados, quando eu fosse a algum lugar ou a algum evento solene, como a posse do presidente da República, e mais sei lá o quê. Coisas desse tipo. Eu achava que cerimonial era uma coisa do Itamaraty, de presidência da República, nunca uma estrutura de dez pessoas para o presidente de uma empresa. Havia dois funcionários cuja tarefa era fazer um briefing para mim de todos os assuntos que seriam discutidos na próxima reunião de diretoria, para eu não ter surpresas. Eu falei: “Eu adoro uma pauta-surpresa, uma ‘pauta-bomba’. Que venham as ‘pautas-bombas’”. Eram funções completamente dispensáveis, que eu eliminei. Eu tinha três secretárias, remuneradas com salários acima do mercado, e nenhuma delas falava inglês. Quando uma secretária precisava falar inglês, tinha de chamar a chefe de gabinete para socorrê-la. Cada secretária tinha sua própria impressora e eu tinha a minha. E cada diretor dispunha de duas secretárias e de dois assessores para ajudar na preparação da reunião semanal da diretoria.



O que mais havia lá na estrutura disponível para o presidente da Petrobras que o sr. achou exagerado?

Havia, por exemplo, uma assessora só para tomar nota do que fosse tratado nas minhas conversas com pessoa de fora. Havia também seis carros blindados para me atender no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Brasília, dois em cada cidade, com três equipes de seguranças e de motoristas disponíveis 24 horas por dia, sete dias por semana. Era um exagero. Uma vez eu cheguei no elevador e vi que tinha um cabineiro. Eu perguntei: “O que você está fazendo aqui?”. Ele respondeu: “É que vão chegar autoridades e eu estou aqui para atendê-las”. Na época em que fui conselheiro da Petrobras, em 2015 e 2016, havia até um elevador exclusivo para o presidente da companhia, mas isso já havia sido abolido quando eu voltei, em 2019. Quando o presidente chegava ou saía da empresa, o elevador era destinado exclusivamente para ele. Ninguém mais podia entrar.

Como o sr. lidou com tudo isso? O sr. manteve essa estrutura ou fez um enxugamento geral?

Muita coisa era absolutamente dispensável. O cerimonial, por exemplo, foi eliminado. No caso dos dois assessores encarregados de me passar um briefing antes das reuniões de diretoria, só tive um encontro com eles. Depois, acabei com isso. Esse papel passou a ser desempenhado pela chefe de gabinete, que me enviava algumas anotações, num processo rápido e eficaz. Em relação às secretárias, passei a ter apenas duas, com remuneração de mercado, e exigi inglês fluente. Em lugar das quatro impressoras, para elas e para mim, passamos a ter somente uma, compartilhada.

No caso dos diretores, cada um ficou com apenas uma secretária e um assessor, e para cobrir eventuais ausências foi criado um pool de secretárias. A assessora que tomava nota nas reuniões, que não pertencia aos quadros da Petrobras, foi dispensada. Acabamos também com aquela coisa de colocar um cabineiro para atender autoridades que visitavam a Petrobras. Na época eu falei: “Pode vir até o Papa aqui que a gente não vai ter cabineiro para atendê-lo”. Cortei também os carros com serviços de segurança em São Paulo e em Brasília. Quando ia para lá, eventualmente a empresa alugava um carro com um único segurança. Queria fazer a mesma coisa no Rio e substituir por Uber, mas me convenceram de que não devia fazer isso. Então, no Rio, o serviço foi mantido.

Agora, considerando o tamanho da Petrobras, isso não era algo muito pequeno para o sr. se preocupar?

De fato, em uma empresa tão grande como a Petrobras eram coisas pequenas, mas você deve começar pelas coisas pequenas. Todos os que trabalhavam no gabinete da presidência recebiam um adicional de salário. Desse modo, a diminuição daquela estrutura já eliminava custos, mesmo sem demissões. Realmente, não fazia sentido. A mensagem transmitida para os empregados era muito ruim.

No livro, há até uma citação do general Colin Powell, que era um estrategista e foi o primeiro secretário da Defesa negro dos Estados Unidos, sobre essa questão. Ele dizia que você tem de começar atacando as pequenas coisas e depois, evidentemente, ir para as grandes – e eu concordo totalmente com ele.

O sr. diz no livro também que, quando chegou na Petrobras, se deu conta de que ela funcionava como uma “sociedade de castas”, mesmo nos governos do PT, porque o presidente e os diretores não se misturavam com os demais funcionários. Na prática, como isso se manifestava?

De várias formas. Alguns empregados, alguns gerentes, de longa data, falavam para mim: “Poxa, eu estou aqui há vinte, trinta anos e nunca havia apertado a mão do presidente dessa companhia antes. Outra coisa: existia um restaurante, num salão, que só tinha três mesas e era restrito aos diretores e aos conselheiros. Na época, cada refeição custava R\$ 250 que eram pagos pela Petrobras. Os funcionários não tinham acesso àquilo. Então, era uma coisa extremamente segregada. Um sindicalista, que hoje é uma pessoa importante no sindicato dos petroleiros, me disse o seguinte: “Aqui, quando acontece um problema, quem ‘paga o pato’ é o operador. O gerente nunca é punido”. Isso tudo refletia essa estrutura de castas. As pessoas que estão na operação não pertenciam à casta superior. Elas é que pagavam a conta se houvesse algum problema, enquanto os chefes eram sempre isentos.



“Nós descobrimos praticamente 50 mil toneladas de sucata nos pátios, que logo colocamos à venda”

O sr. pode dar um exemplo concreto desse tipo de “blindagem” que os chefes tinham na Petrobras?

Uma vez, a companhia perdeu US\$ 30 milhões numa operação na China e a recomendação foi no sentido de que o operador fosse demitido. Para tentar aliviar a barra do responsável pelo problema, disseram: “Ah, não, ele era interino na posição”. Aí eu retruquei: “Quem autorizou a operação? Se ele era interino, tem de ser responsabilizado. Se não quiser assumir a responsabilidade, não aceite a interinidade”. O gerente tem de ser demitido também, porque ele é o responsável e não é só o operador.

Outro ponto nessa mesma linha que o sr. aborda no livro são os desperdícios que ocorriam, de forma geral, na Petrobras. A que tipo de desperdício o sr. se refere?

Olha, na Petrobras não havia uma preocupação com custos nem com a alocação eficiente de recursos. A resistência a cortes de custos era evidente, até mesmo por parte de diretores que supostamente deveriam estar conscientes da gravidade da situação. Então, existia muito desperdício, das coisas pequenas às coisas grandes. Nós descobrimos praticamente 50 mil toneladas de sucata nos pátios, que logo colocamos à venda. Depois de ter deixado a empresa, recebi de um gerente, orgulhoso da missão cumprida, uma foto do pátio de uma refinaria, anteriormente entulhado, completamente limpo. Um dia eu entrei em um salão no prédio da Petrobras que tinha 22 funcionários, cada um com sua própria impressora. Na minha gestão, nós devolvemos 1.500 impressoras. Quando propus o fechamento de um escritório em Nova York, mantido somente para o relacionamento com investidores, fui surpreendido com o argumento “o escritório é nosso”, como se ele fosse propriedade da diretoria.

Como outras grandes empresas, a Petrobras tinha uma universidade corporativa. Só que seu funcionamento se desviava muito do que uma universidade corporativa deve ser. Os professores eram contratados em tempo integral. O problema é que boa parte desses professores, que eram funcionários da Petrobras, dava menos de 50 horas de aula por ano. Eu fui professor da Fundação Getúlio Vargas, na pós-graduação. O professor lá tem de dar, no mínimo, 120 horas de aula por ano e produzir pesquisas, e não menos de 50 horas, como acontecia na Petrobras. Além disso, a maior parte dos cursos era voltada para geopolítica. A parte voltada para compliance e para a área de petróleo e gás era pequenininha. Agora, se a Petrobras é uma empresa de petróleo e gás, como é que pode ser assim? Então, a Universidade Petrobras passou a trabalhar como universidade corporativa de fato, mais enxuta, mais eficiente, voltada para as áreas de petróleo e gás.

O sr. mencionou o caso do escritório de Nova York, mas pelo que o sr. fala no livro isso era algo que se repetia em várias outras cidades pelo mundo, certo?

No total, quando eu cheguei na Petrobras, a companhia tinha 18 escritórios fora do Brasil. Os expatriados compunham a maioria do contingente de colaboradores dos escritórios, o que destoava das práticas regulares de empresas globais, que procuram maximizar o número de empregados locais e minimizar o contingente de expatriados. Em alguns casos, o custo de um expatriado chegava a ser cinco vezes maior do que o de um empregado local, por causa dos benefícios excessivos e da dupla tributação do imposto de renda.

Quando eu deixei a companhia, em abril de 2021, haviam restado só três escritórios no exterior, em Houston, Roterdã e Cingapura. Nos Estados Unidos, além do escritório de Nova York, que nós fechamos, havia também o de Houston, que decidimos manter, porque Houston é uma espécie de capital mundial do petróleo. Só que era um escritório de seis andares, que custava US\$ 5,5 milhões por ano. A gente conseguiu reduzir a nossa base em Houston para um escritório de meio andar, custando menos de US\$ 500 mil por ano. Na Europa, apesar da relevância de Londres, decidimos concentrar as atividades em Roterdã, que era uma opção bem mais barata, inclusive pela eliminação da duplicidade de atividades operacionais. Ao mesmo tempo, reduzimos o número de expatriados em cerca de 70% e aumentamos o número de empregados locais, ganhando diversidade cultural e de experiências profissionais.



Mesmo no Brasil, pelo que o sr. diz no livro, havia muito desperdício com imóveis na Petrobras, que consumiam milhões de reais por ano. Que exemplos o sr. pode dar de desperdícios com imóveis no País e o que fez para resolver o problema?

A Petrobras alugava um prédio na Avenida Paulista, por exemplo, com dependências para reuniões de diretoria e do conselho de administração, com muitos funcionários administrativos que podiam ser removidos para outros lugares. O custo por posto de trabalho era o mais alto entre os prédios da Petrobras. Eu não tenho prova disso, mas me foi falado que a razão da existência desse prédio grandioso, entre outras coisas, era para as reuniões com o ex-ministro da Fazenda, Guido Mantega, quando ocupava a presidência do conselho, porque ele morava em São Paulo. Uma das primeiras medidas que nós tomamos, ainda no primeiro semestre de 2019, foi desativar esse prédio alugado. Alguns funcionários retornaram para onde deveriam estar, nas operações, e outros passaram a trabalhar no sistema de escritórios compartilhados. Evidentemente, as instalações para a diretoria e para o conselho em São Paulo também eram totalmente dispensáveis. Conselho de administração e diretoria têm de se reunir no Rio de Janeiro, onde é a sede da companhia.

“No prédio da Petrobras em Vitória, os vidros eram importados da Bélgica e as persianas respondiam automaticamente à variação de luminosidade do dia”

Havia outros grandes imóveis da Petrobras que o sr. considerava desnecessários para as necessidades da empresa.

Havia o prédio de Vitória, onde eu estive duas vezes, situado na Praia do Canto, que é a área mais cara da cidade. O prédio, que não era de propriedade da Petrobras e pertencia à Igreja Católica, foi construído sobre uma pedra, num terreno de 83,4 mil metros quadrados. Os vidros eram importados da Bélgica e as persianas respondiam automaticamente à variação de luminosidade do dia. Se fosse um dia de muita luminosidade, as persianas baixavam automaticamente e vice-versa. Havia um auditório para 450 pessoas, maior do que o que nós tínhamos no prédio-sede da Petrobras. Tinha até camarim. Era algo tão ocioso que, na época, eu falei, brincando: “A gente deveria alugar para a Globo fazer o Domingão do Faustão aqui”.

Em Salvador, a Petrobras tinha um prédio de 22 andares, a famosa Torre da Pituba, com uma garagem para 2.700 vagas. Era o maior estacionamento da cidade. Nenhum shopping center tinha um estacionamento tão grande. A construção foi concebida para ter escritórios capazes de receber até 5.000 funcionários. E só tinha dois andares ocupados. O resto ficava vazio. O prédio é do Petros, o fundo de pensão dos funcionários da Petrobras. O Petros construiu, colocou o dinheiro dos segurados lá e alugou para Petrobras. O locador, no caso o Petros, assumiu o compromisso de arcar com os custos de construção, enquanto o locatário, a Petrobras, de absorver os custos referentes aos aluguéis. E, se nós quiséssemos nos ver livre dele, acabar com o contrato de aluguel, de 30 anos, teríamos que pagar a Petros todos os aluguéis ao longo do contrato até 2046, que daria mais ou menos R\$ 1 bilhão. Eu sei que, na época, era um valor equivalente ao de prédio na avenida Faria Lima, em São Paulo, no centro financeiro do País.

Não deu para fazer algum tipo de renegociação para reduzir os gastos da Petrobras com os prédios de Salvador e Vitória?

Fizemos um acordo com o Petros e conseguimos obter uma economia de aproximadamente R\$ 35 milhões anuais. A gente programou também a desocupação do prédio. A ideia era que, em alguns meses, parte dos empregados fossem transferidos para um prédio em Taquipe, a pouco mais de uma hora de Salvador. O restante iria para outras unidades da Petrobras fora da Bahia, sem nenhuma demissão. Só que houve uma espécie de rebelião, com ameaças de suicídio e denúncias de assédio moral ao Ministério Público do Trabalho. Diversos empregados que trabalhavam na Torre da Pituba alegavam algum motivo para não deixar de morar e trabalhar em Salvador. O MPT nos pressionou bastante. No fim, embora considerássemos um contrassenso, porque quando o empregado é contratado ele aceita trabalhar no local de interesse da empresa, decidimos que um acordo seria melhor do que o litígio judicial. A desocupação total ficou, então, para o início de 2021, frustrando nosso plano inicial. Mas, no fim, o objetivo foi alcançado.

Já em Vitória, a coisa foi mais complicada. O custo da obra em terreno alheio foi financiado pela emissão de títulos de dívida de longo prazo. Tentamos negociar o pré-pagamento da dívida, com



desconto, é claro, mas os credores não aceitaram e tivemos de manter o prédio nas condições originais.

Agora, além de todos esses exageros e desperdícios, outro ponto polêmico, que já foi tema de muitas reportagens e que o sr. também aborda no livro, está relacionado aos privilégios dos funcionários da Petrobras. Durante sua passagem pela empresa, que privilégios lhe pareceram mais descabidos?

Tem um, por exemplo, que é totalmente fora da curva. Na Petrobras, a valor da hora extra é equivalente a 100% da hora trabalhada no horário normal, o dobro dos 50% determinados pela legislação trabalhista. Isso não existe nas empresas privadas nem em outras estatais. Nós identificamos que, em algumas operações, principalmente nas refinarias, a hora extra havia se transformado num negócio espetacular, porque alguns funcionários às vezes chegavam a ganhar praticamente um salário adicional com hora extra. Não havia nenhum tipo de controle. Havia adicionais de todo tipo, como os pagos para funcionários que trabalhavam no estado do Amazonas e para os que fossem transferidos de cidade, que recebiam um valor a mais por mês durante quatro anos, além do custeio da mudança pela empresa.

O caso do trabalho a bordo de plataformas é semelhante. Nós checamos com empresas multinacionais e normalmente o funcionário trabalha 14 dias na plataforma, em alto mar, e folga 14 dias. Na Petrobras, são 14 dias de trabalho e 21 dias de folga. Vários empregados possuíam negócios próprios que administravam durante as três semanas de folga. Quando abordamos a questão da universidade corporativa, nós vimos que a companhia concedia muitas bolsas no exterior. Bastava o funcionário pedir e elas eram concedidas, sem nenhum critério. Geralmente, a preferência do pessoal era por cursos de curta duração na Universidade Harvard, nos Estados Unidos. Era uma forma de polir o currículo, mas um desperdício de recursos para a companhia

Na sua gestão, o sr. conseguiu acabar com esses privilégios?

A gente conseguiu cortar alguma coisa, porque grande parte disso dependia do acordo coletivo e nisso era mais complicado de mexer. Nós conseguimos tirar a questão dos quatro anos remuneração pela mudança de cidade. Acabamos também com a remuneração extra no Amazonas e criamos um banco de horas para acabar com o excesso de horas extras. No plano de saúde, que era muito caro, nós mudamos o modelo de gestão. Antes, eram os próprios funcionários do RH que geriam o plano de saúde. Nós constituímos uma instituição privada sem fins lucrativos, agregamos alguns profissionais da área de gestão de plano de saúde e reduzimos substancialmente os custos. E melhoramos a qualidade também. Nós identificamos uma completa falta de controle no plano de saúde. Um caso que ficou famoso foi o dos dentistas da Bahia que faziam implantes dentários. Tinha dentista que recebia dois milhões por ano da Petrobras só para fazer implante dentário. E, geralmente, os implantes dentários eram feitos em aposentados, mais idosos. Acho que falavam para eles “olha, você não quer ficar com um sorriso igual ao do Bonner, da TV Globo?”. Eles deviam ser convencidos a fazer o implante para ter um sorriso bacana, e a Petrobras pagava a conta. Ao mesmo tempo, o plano de saúde era o campeão de reclamações dos funcionários.

Na sua gestão, vocês identificaram que os funcionários da Petrobras não pagavam há anos nem a parcela de 30% que lhe cabia nas mensalidades do plano de saúde. Eles passaram a pagar?

A partir de 2019, eles passaram a pagar. Quando começamos a cobrança, houve gritaria, mesmo que a parcela de 30% que cabia aos funcionários estivesse prevista no acordo coletivo. Depois, houve também uma mudança na relação de custeio do plano negociada com o sindicato. Em 2021, ela passou de a ser de 60% para a empresa e 40% para os funcionários, em vez dos 70% e 30% definidos anteriormente. Estava prevista também uma nova mudança em 2022, pela qual a proporção dos funcionários e da empresa nas mensalidades passaria a ser a mesma, de 50%, mas houve uma decisão do Congresso que brecou a alteração e a contribuição dos empregados parou nos 40%.

“Durante 12 anos, o gerente de RH era um militante sindical e os principais cargos eram ocupados por pessoas ligadas ao sindicato”



O sr. não usa a palavra “aparelhado” no livro, mas pelo que conta o RH era de certa forma “aparelhado” pelo sindicato nos governos do PT, no sentido de que trabalhava para manter e ampliar os privilégios dos funcionários, inclusive apoiando a concessão de reajustes salariais bem acima da inflação. O sr. diz também que, para as promoções, contava muito a relação do funcionário com o sindicato e fala que a intranet da Petrobras era dominada por sindicalistas, trazendo críticas à administração, narrativas falsas, coisas do gênero. Como estava o RH quando o sr. chegou a Petrobras? Ainda era aparelhado?

O RH era aparelhado, mas no passado, até 2016, antes da minha época. Durante 12 anos, o gerente de RH era um militante sindical e os principais cargos eram ocupados por pessoas ligadas ao sindicato. A nomeação para cargos de confiança era feita por amizade. Então, era uma coisa que não podia funcionar bem. Depois, mudou. Só que até a nossa gestão o RH era passivo. Essas questões da intranet que você mencionou, das pressões, da falta de meritocracia permaneceram. Empregados sem a necessária qualificação ocupavam gerências importantes. O RH também referendava muito as demandas dos funcionários nos acordos coletivos, sem questionamento, sem negociação. Como eu falei, era passivo. E o que nós fizemos foi mudar tudo isso.

Que mudanças ocorreram na área de pessoal da Petrobras na sua gestão?

Numa companhia em que a meritocracia não era popular, não havia um programa de remuneração variável, ancorado em métricas de produtividade. Na Petrobras, a questão não era incentivar a eficiência, mas redistribuir a renda. Durante anos, o bônus era a participação nos lucros: todos ganhavam a mesma coisa, numa socialização de benefícios. Os empregados com salário mais baixo recebiam um múltiplo dos salários, mas isso não se aplicava para os mais graduados. Embora existissem muitos funcionários que tivessem uma atuação meritória, a bonificação era baseada na chamada volumetria, como as empresas soviéticas faziam. Bastava atingir uma meta de produção e você ganha uma remuneração extra.

Nós estabelecemos um programa de remuneração variável baseado em várias métricas e passamos a remunerar as pessoas pelo valor gerado. Adotamos métricas para o estabelecimento de metas realistas, mas desafiadoras, e passamos a premiar as realizações, o que representava uma mini revolução na Petrobras. Mas, apesar do avanço, os radicais adeptos das velhas ideias se voltaram contra o pagamento do prêmio por performance. Como eu conto no livro, um empregado me enviou uma carta afirmando que só estava aceitando o bônus por estar endividado. Disse que tinha nojo daquele dinheiro, que, segundo ele, tinha sido gerado pela especulação.

Agora, uma palavra sobre a Petrobras no atual governo. Como o sr. está vendo a gestão da empresa no governo Lula e a tentativa de voltar a usar a Petrobras como propulsora do desenvolvimento, retomando atividades fora das áreas que o sr. considera que a companhia é “dona natural”?

Eu acho que errar todos nós erramos, mas repetir os erros é muito ruim, ainda mais sabendo que essas medidas foram negativas, resultaram em prejuízos para a empresa, para o Estado brasileiro. Então, sinceramente, eu discordo completamente.

O sr. acredita que isso pode gerar o mesmo efeito negativo que gerou naquela época?

No curto prazo, não, porque a Petrobras está forte. A reestruturação que ela sofreu fez muito bem, fortaleceu muito a companhia. A governança também está mais sólida do que era no passado. Os empregados da Petrobras são conscientes de coisas que eles não devem fazer, o que não acontecia antes. Então, é uma situação diferente. Eu acho que dificilmente a Petrobras se verá numa situação como a que ela esteve em 2014 e 2015.

E como o sr. está vendo a atual política de preços da Petrobras?

É uma política pouco transparente, que não se sabe muito bem qual é, mas, em todo caso, não é orientada pelos preços internacionais, o que gera suspeitas de que esteja gerando prejuízos. Mas, como eu disse, o quadro hoje da Petrobras é bem diferente e mais favorável do que era no passado. A volatilidade de preços também caiu bastante em 2023 e 2024. Não há nem uma tendência queda nem uma tendência de alta forte. Isso, de certa forma, diminui os prejuízos causados por uma política que não esteja sendo orientada pela paridade de preços internacionais. Se você quiser subsidiar o preço de um produto, abre uma conta no Tesouro Nacional, seja transparente e subsidie. Agora, não



cabe a Petrobras executar políticas públicas. Ela é uma empresa, não um departamento do governo. O que é melhor? Direcionar esses recursos para educação e para saúde ou para subsidiar consumidor de combustível?

Eu sou otimista. Acredito que a privatização da Petrobras é viável

No livro, o sr. afirma que a Petrobras, por ser uma empresa de economia mista, vive o eterno conflito entre atender as demandas do governo, que detém o controle, e os acionistas privados. E, para o sr., o governo deveria decidir entre torná-la 100% estatal ou privatizá-la. Como é que é isso? Por que é tão complicado ser empresa de economia mista?

É porque a empresa de economia mista obedece a dois donos, que têm objetivos completamente diferentes. Qual é o objetivo do investidor privado? É maximizar lucros. Qual o objetivo do governo, que é o representante do Estado? Geralmente é atender interesses políticos. Então, na maior parte das vezes, existe um conflito entre o interesse do investidor privado e o interesse do governo. E isso coloca a gestão da companhia em péssima situação, além da burocracia a que a Petrobras tem de se submeter, o que diminui a sua competitividade em relação a empresas privadas que não estão sujeitas a tantas restrições.

Então, temos de decidir: queremos que a Petrobras seja uma empresa estatal? Sim? Então que a União compre as ações que estão nas mãos dos investidores privados. Seria uma decisão desastrosa, porque o Brasil precisa muito desses recursos que estão, inclusive, investidos na Petrobras, para investir em outras coisas. Não faz sentido ter bilhões de dólares investidos numa companhia que desempenhe uma atividade que o setor privado pode fazer muito melhor, gerando benefícios para a economia brasileira.

Agora, o sr. se coloca de forma favorável à privatização da Petrobras. O sr. acredita mesmo, considerando todos esses pendores nacionalistas que envolvem a empresa, dos quais o sr. falou há pouco, isso seria viável?

Eu sou otimista. Acredito que sim. Acho que será viável. Agora, as pessoas precisam ser convencidas. É preciso mostrar com transparência quais seriam os benefícios, como é que seria privatizar da Petrobras. No livro, eu faço uma proposta de realizar a privatização da Petrobras de forma semelhante à da BR Distribuidora, via mercado de capitais, num processo bastante transparente, fácil e sem que a companhia tenha um dono. No caso das cinco maiores companhias de petróleo privadas do mundo, nenhuma tem um dono. Se esse é o grande problema, a Petrobras poderia ser privatizada desta forma, sem ter um dono, tornando-se uma corporation com milhares de donos.

Apesar das dificuldades que o sr. enfrentou no comando da Petrobras, principalmente em relação à política de preços, às vendas de ativos e na gestão do pessoal, valeu a pena?
Valeu a pena, valeu a pena.

O sr. faria tudo de novo?

Faria tudo de novo e mais ainda. Eu consegui fazer tudo o que queria. Evidentemente, houve limitações de tempo, mas não abri mão de nenhum princípio em que eu acredito fortemente.

Mudaria alguma coisa no que fez?

Não, não mudaria.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/11/2024

ANÁLISE - LULA INSISTE EM GASTAR MAIS DO QUE ARRECADA E JOGA A CULPA PELA INFLAÇÃO NO MERCADO E NA IMPRENSA

Juros altos, como os 11,25% que o Copom acaba de definir, dificultam o crédito, o consumo, o investimento produtivo e a geração de empregos, mas podem ser indispensáveis quando os preços ameaçam disparar

Por Rolf Kuntz

O presidente Lula e o Banco Central estão empatados – e sem perspectiva de solução nos pênaltis – num jogo muito custoso para a maioria dos brasileiros. Para frear uma inflação persistente e com risco de alta, os membros do Copom, o Comitê de Política Monetária do BC, aumentaram os juros básicos para 11,25% e ainda poderão elevá-los a 11,75% antes do fim do ano. Juros altos dificultam o crédito, o consumo, o investimento produtivo e a geração de empregos, mas podem ser indispensáveis quando os preços ameaçam disparar. Ao mesmo tempo, o governo insiste em gastar mais do que arrecada, arrebatando as contas públicas, encarecendo o financiamento do Tesouro e pressionando os preços para cima.

A inflação brasileira é alimentada por fatores externos, como os desarranjos e incertezas da economia americana, e por desajustes internos, como o desequilíbrio das contas públicas e a insegurança nos mercados. Citados habitualmente nos comunicados do Copom, esses desacertos novamente aparecem no informe divulgado ao anoitecer de quarta-feira, 6, depois da última reunião do comitê.

“A percepção dos agentes econômicos sobre o cenário fiscal tem afetado, de forma relevante, os preços de ativos e as expectativas dos agentes, especialmente o prêmio de risco e a taxa de câmbio”, segundo o comunicado. Em seguida: “o Comitê reafirma que uma política fiscal crível e comprometida com a sustentabilidade da dívida, com a apresentação e execução de medidas estruturais para o orçamento fiscal, contribuirá para a ancoragem das expectativas de inflação e para a redução dos prêmios de risco dos ativos financeiros (...)”.

No mesmo dia, numa entrevista à Rede TV, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva rejeitou a ideia de cortar despesas sem o envolvimento do Congresso e do empresariado. “Se eu fizer um corte de gastos para diminuir a capacidade de investimento do Orçamento, o Congresso vai aceitar reduzir as emendas de deputados e senadores (...)?” Depois: “os empresários que vivem de subsídio do governo vão aceitar abrir mão de um pouco de subsídio para a gente poder equilibrar a economia brasileira?”



Ao repetir velhas falas contra o mercado e contra a imprensa, Lula leva a uma pergunta: sem imprensa e mercado, tudo seria mais fácil, enfim, para um governo petista? Foto: Wilton Junior/Estadão

Essas perguntas são relevantes, mas nenhuma delas anula a responsabilidade do Executivo pelo equilíbrio das contas públicas. O presidente só as mencionou, agora, diante da nova pressão a favor do equilíbrio fiscal. Sem ter sido pressionado politicamente, o ministro da Fazenda já vinha elaborando um programa de arrumação das finanças governamentais. A adoção desse programa dependeria, naturalmente, da aprovação presidencial. Quanto ao presidente, já expressou claramente, nessa entrevista, sua má vontade em relação à ideia de austeridade nos gastos.

Não é justo, segundo observou, jogar sobre os mais necessitados o custo de uma redução das despesas oficiais. Um governante empenhado em combinar o equilíbrio fiscal e a proteção dos menos abonados já teria buscado, no entanto, uma forma de conciliar as duas preocupações.

Sem ter cuidado desses objetivos, o presidente Lula, surpreendido pela proposta de ajuste dos ministros da Fazenda e do Planejamento, acabou repetindo, em sua reação, velhas falas contra o mercado e contra a imprensa. “Conheço bem o discurso do mercado, a gana especulativa do mercado”, disse ele. “E eu, às vezes, acho que o mercado age com certa hipocrisia, com uma contribuição muito grande da imprensa brasileira, para tentar criar confusão na cabeça da sociedade.” Sem imprensa e mercado, tudo seria mais fácil, enfim, para um governo petista?

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/11/2024

‘ALTERAÇÃO DA LEI DAS AGÊNCIAS NÃO CONTA COM APOIO DE TODOS NO GOVERNO’, DIZ RENAN FILHO

O ministro dos Transportes é contra a criação de órgão para supervisionar todas as autarquias vinculadas aos ministérios: ‘Não gosto do termo superagência para regular todas as agências’

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), afirmou ser contrário à ideia de mudança na lei das agências reguladoras no País. Ele é contra a possível criação de órgão para supervisionar todas as autarquias vinculadas aos ministérios. Hoje, o Tribunal de Contas da União já desempenha esse papel.

O Estadão/Broadcast mostrou que a discussão no Executivo é pelo estabelecimento de contratos com metas com os órgãos reguladores. Reportagem em 29 de outubro contou que a vacância de nove diretorias em agências reguladoras e de mais oito que vão abrir até o fim do ano tem provocado disputas internas no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e entre senadores da base de apoio ao governo no Congresso.

Renan Filho comentou que a ideia de um órgão para definir a política das agências lembra a tentativa “de tentar colocar todos os problemas do Brasil a cargo do posto Ipiranga”.



Renan Filho compara a ideia de um órgão para definir a política das agências com a tentativa 'de tentar colocar todos os problemas do Brasil a cargo do posto Ipiranga' Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

“Alteração das leis das agências não conta com apoio de todos no governo. Eu não gosto do termo ‘superagência’ [...] para regular todas as agências. Como uma ‘superagência’ vai definir a política pública (de órgãos de diferentes áreas)”, declarou, em evento sobre os 30 anos da Lei de Concessões (nº 8.987, de 1995), promovido pelo MoveInfra.

O titular da pasta de Transporte também comentou sobre o resultado das eleições americanas. Ele disse esperar mudanças em relação à pauta comercial.

“Se elege (Trump) pelo liberalismo, mas a atitude é uma barreira aos produtos competitivos nacionalmente. Observamos muita coisa acontecer com um sujeito que diz uma coisa e faz o contrário”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/11/2024

COMO O BRASIL PODE SER POTÊNCIA EM MINERAIS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA? ESTUDO MOSTRA O QUE FALTA

Relatório inédito da consultoria Deloitte e do AYA Hub Partners mostra que a produção dos chamados ‘minerais críticos’ exige investimentos massivos e superar desafios ambientais

Por Luis Filipe Santos

O Brasil pode ser um dos grandes fornecedores mundiais dos “minerais críticos”, fundamentais para a transição energética, mas para destravar esse potencial precisa de enormes investimentos. Essa é a conclusão de um relatório, ainda não lançado, da consultoria Deloitte e do AYA Earth Partners, um ecossistema de negócios focado na economia verde. Também será necessário entender como realizar a mineração sem grandes danos ambientais ou sociais às comunidades próximas.

Minerais como lítio, cobre e cobalto são vistos como fundamentais para a transmissão de energia e para novos produtos como os carros elétricos. Outros, como o nióbio e o grupo dos metais de terras raras, também são importantes, conforme novas aplicações e tecnologias são criadas.

Na publicação da Deloitte e do AYA Earth Partners, os autores apontam que o Brasil tem a maior reserva mundial de nióbio (quase 94% do total), a segunda maior de grafite e a terceira de terras raras e níquel. Também tem quantidades relevantes de lítio, cobalto e cobre. Mas um longo caminho terá de ser percorrido para o País poder gerar crescimento econômico enquanto a demanda por esses metais cresce no mundo.

“Esperamos colocar a luz necessária nessa discussão, como potencializar o Brasil e avançar tanto no investimento quanto na discussão para maximizar os ganhos”, diz Maria Emilia Peres, sócia da Deloitte Brasil para estratégia em sustentabilidade e inovação.

De acordo com o relatório, o Brasil tem reservas detectadas de vários destes produtos por serviços como o United States Geological Services, mas que ainda precisam ser confirmadas. Contudo, ter conhecimento em profundidade sobre o tamanho das reservas e as dificuldades para explorá-las é um dos passos apontados na publicação para poder aproveitar o potencial brasileiro.



Planta de mineração do espodumênio, mineral de onde se obtém o lítio, na cidade de Nazareno (MG), uma das áreas onde já se extraem os minerais para a transição energética no Brasil Foto: Daniel Teixeira / Estadão

Outro ponto é a baixa capacidade de refino, já que a maior parte do material extraído no Brasil hoje é exportado para outros países sem obter maior valor agregado. A construção de infraestrutura e a formação de capital humano qualificado são pontos indicados para melhorias. “Precisa de investimento pesado para ter esse parque industrial, os maquinários, para avançar na capacidade de produção e refino”, alerta Peres.

O ambiente regulatório pode evoluir, embora algumas medidas tomadas recentemente, como a Política Nacional de Transição Energética (PNTE), sejam vistas como passos na direção correta. Uma primeira versão do relatório foi apresentada na NY Climate Week, encontro de empresários e investidores que ocorreu na mesma semana da Assembleia-Geral da ONU, e a versão final deve ser divulgada na COP-29, em novembro, no Azerbaijão.

Ao Estadão, o Ministério de Minas e Energia afirmou que já toma ações para quantificar as reservas, para estimular o desenvolvimento de tecnologia nacional para o processamento “eficiente e sustentável” dos minerais. A pasta diz buscar a formação de mão-de-obra especializada e o preparo de profissionais para atender às novas demandas do setor e o desenvolvimento de infraestrutura.

Intenção

Segundo os responsáveis, a reação dos investidores foi excelente, o que demonstra haver muito interesse nos minerais brasileiros. Mas ainda aguardam mais sinais positivos, como segurança jurídica e a construção de infraestrutura.

A Deloitte e o AYA Earth Partners consideram que é preciso união entre os setores público e privado para atender a demanda por esses produtos — no caso do setor público, por meio de incentivos fiscais como subsídios. “É necessário definir por meio de tratados de comércio qual é o papel que o Brasil e países em desenvolvimento vão ter na cadeia. E, então, agir para que parte sustentável fique no Brasil, com mapeamento detalhado, definição do papel estratégico e acordos”, cita Patricia Ellen, cofundadora do AYA Earth Partners.

Também será necessário garantir um ecossistema com concorrência entre empresas de mineração de diversos portes, e o setor privado terá de aceitar que a crise climática no mundo exigirá lidar com riscos maiores. “Não temos ainda a visão completamente madura sobre os minerais, mas não se tem mais a opção de esperar, precisa aceitar um pouco mais de risco. Precisamos acelerar de uma forma nunca vista antes”, afirma Peres.



Questões socioambientais

Se a mineração desses metais é vista como fundamental para a luta contra as mudanças climáticas, a exploração não é livre de impactos. Como é necessário revirar grandes quantidades de terra, é impossível não afetar o meio ambiente ao redor, assim como gerar impactos sociais, culturais e de saúde para as comunidades que vivem próximas à área.

“Não existe nenhum exemplo de mineração ‘sustentável’ no Brasil e no mundo”, resume Mauricio Angelo, diretor do Observatório da Mineração e Mestre em Desenvolvimento Sustentável pela Universidade de Brasília. Como é uma atividade de grandes impactos e que retira da natureza um bem finito, que não ficará mais disponível para as futuras gerações, o conceito de sustentabilidade não consegue ser aplicado, segundo ele.

“Um grande projeto de mineração precisa de infraestrutura, sempre demanda uma série de obras nas cercanias — de estradas, de energia, hidrelétricas, eventualmente portos, ferrovias, a planta industrial em si, alojamentos e por aí vai. Em áreas sensíveis ambientalmente, isso gera ainda mais dano, ainda mais impacto”, avalia o especialista.

Angelo menciona que o consentimento livre e esclarecido das comunidades ao redor é outro problema, e mesmo em países como o Canadá, muitas vezes citado como exemplo, disputas ainda acontecem. No Brasil, a mineração em terras indígenas ou quilombolas é proibida, e tentativas de aprovar a regulamentação no Congresso para permiti-la não faltam. E, mesmo proibidos, mineração e garimpo ainda ocorrem nos locais e colocam a saúde e a cultura de comunidades em risco.

Patricia Ellen, fundadora do AYA Earth Partners, diz que é preciso que os povos afetados sejam ouvidos sempre, principalmente se forem indígenas e quilombolas. “As comunidades e lideranças devem decidir, precisam ter assentos na mesa decisória sobre qualquer assunto ligado a eles. Há regulações muito claras e seguidas da forma como são — valorizar o conhecimento dos povos originários é tão importante quanto a inteligência artificial”, garante.

Futuro

Então, as reservas não devem ser exploradas? Devem, mas a resposta não é tão simples. Antes, é necessário conhecer as reservas brasileiras e saber onde estão localizadas, e aprovar uma legislação abrangente, assim como aprovar tratados para o País conhecer seu lugar nesse mercado. “Leva a questões de soberania nacional, visão estratégica de país, o que o Brasil quer ser, de que maneira ele vai se posicionar nesse jogo geopolítico, principalmente entre China, Estados Unidos e Europa”, acredita Angelo.

E, se a transição energética é necessária e vai acontecer, o Brasil precisa estar presente para aproveitar as oportunidades, mas de forma adequada ao contexto do País. “É muito mais sobre fazer uma transição energética justa. A mineração é essencial, a discussão não é ‘se’, mas sobre como fazer. Se não tiver os minerais críticos para a transição, não vai ter futuro, é uma questão de sobrevivência. Mas respeitar o meio ambiente e as comunidades é algo de que não se pode abrir mão, isso não é negociável”, diz Peres.

Ação do governo

Ao Estadão, o Ministério de Minas e Energia citou que a PNTE tem dois instrumentos, o Fórum Nacional de Transição Energética (Fonte), para ouvir atores públicos e privados sobre o tema, e o Plano Nacional de Transição Energética (Plante), um plano feito em conjunto com outras iniciativas como o Novo PAC, o Plano Clima, a Nova Indústria Brasil e o Pacto pela Transformação Ecológica.

Segundo a pasta, há atenção para medidas que propiciam ganhos sociais aos municípios, como o incentivo do uso da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM) em ações que aumentem o IDH e a busca por maior valor agregado na cadeia dos minerais extraídos. Mas ressalta que é um desafio construir uma cadeia de valor competitiva no Brasil, diante de subsídios de outros países e da forte concorrência do leste asiático.

Sobre o meio ambiente, diz priorizar a segurança e a sustentabilidade das operações, garantindo o cumprimento de normas ambientais e o respeito aos direitos das comunidades locais, e fortalecer a fiscalização e regulação do setor.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 07/11/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

RENAN FILHO: NÃO HÁ CONSENSO SOBRE ALTERAR MARCO LEGAL DAS AGÊNCIAS REGULADORAS

“A alteração da Lei das Agências não conta com o apoio de todos no governo”, sustenta ministro

Por *Rafael Bitencourt, Valor — Brasília*



— Foto: *Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil*

O ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou nesta quinta-feira que a ideia de alterar o marco legal das agências reguladoras (Lei 13.848/19) com a previsão de criar uma instância superior para supervisionar a atuação desses órgãos, não é consenso no governo.

“A alteração da Lei das Agências não conta com o apoio de todos no governo”, afirmou o ministro ao participar do evento

“MoveInfra: 30 anos da Lei de Concessões”.

Renan Filho comentou que já teve conversas sobre o tema com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o secretário especial do Programa de Parceria de Investimentos (PPI), Marcus Cavalcanti. Disse que ainda deve falar com o ministro da Casa Civil, Rui Costa.

“Quería colocar aqui publicamente a minha posição pessoal já dizendo que eu não gosto [da ideia] de ter uma super agência, que exige um super diretor”, disse o ministro. Para o ministro, é difícil imaginar que um “superdiretor-geral da superagência que regula todas as agências do Brasil” tendo que regular ao mesmo tempo a política pública da Ancine (audiovisual), da Antaq (portos), da Anac (aviação civil), da ANTT (rodovias e ferrovias), da Aneel (energia elétrica) e ANP (petróleo e gás).

“Uma superagência capaz de regular isso tudo me lembra a última tentativa mal-sucedida que foi tentar colocar todos os problemas do Brasil a cargo do ‘posto Ipiranga’. Esse não deu muito certo”, ironizou Renan Filho, ao fazer referência à forma como o ex-presidente Jair Bolsonaro chamava o então ministro Paulo Guedes. Naquela época, a pasta da Economia chegou a assumir as atribuições do próprio Ministério da Fazenda e de mais quatro órgãos da Esplanada: Planejamento, Gestão e Inovação, Trabalho, Previdência Social e Desenvolvimento.

Os rumores sobre a criação de uma nova instância de comando para os órgãos reguladoras ganharam força quando o governo manifestou insatisfação com a resposta da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) às falhas no serviço de energia e demora no reestabelecimento do fornecimento na Grande São Paulo, em outubro. Antes disso, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, já havia feito ameaças de intervir no órgão se não fossem regulamentadas medidas tomadas pelo ministério para o setor.

A iniciativa do governo estimulou a movimentação de parlamentares que criticavam a atuação das agências e já tentaram derrubar normas aprovadas. Este foi o caso do deputado federal Danilo Forte

(União-CE), que apresentou uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para dar às comissões da Câmara dos Deputados o poder de fiscalizar a atuação das agências.

Representantes dos setores regulados têm criticado as posturas assumidas tanto do governo federal quanto do Congresso de questionar o trabalho das agências reguladoras. Eles defendem que o enfraquecimento dos órgãos reguladoras gera insegurança jurídicas nesses segmentos do mercados e afasta investidores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/11/2024

SANTOS BRASIL: EXPECTATIVA É CONCLUIR TRÂMITES PARA VENDA À CMA CGM NO PRIMEIRO TRI DE 2025, DIZ DIRETOR FINANCEIRO

Ao Valor, executivo disse que negociação de contrato com Maersk segue normalmente

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Após Santos Brasil, CMA CGM buscará novas aquisições — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

A venda da operadora portuária Santos Brasil para a empresa de navegação CMA CGM ainda passa por avaliação de autoridades, mas a previsão é que esses trâmites sejam concluídos “em algum ponto do primeiro trimestre de 2025”, afirmou Daniel Dorea, diretor financeiro da empresa, ao Valor.

Ele destaca duas aprovações necessárias, do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) e da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). A operação já foi notificada ao Cade e publicada no Diário Oficial.

Na teleconferência de resultados realizada na manhã desta quinta-feira (7), Dorea afirmou que ainda não há informações adicionais em relação à OPA (oferta pública de aquisição de ações) que será feita aos demais acionistas da empresa, uma vez que a CMA CGM concluir a compra da fatia do Opportunity.

No fim de setembro, o Opportunity anunciou a venda de sua participação na operadora portuária para o grupo global de navegação CMA CGM, por cerca de R\$ 6,33 bilhões. A operação envolve uma fatia de 47,55% da companhia, mas os demais papéis ainda poderão ser comprados por meio da OPA. A operação considerou o preço de R\$ 15,30 por ação, acima do patamar atual em que os papéis são negociados — de R\$ 12,71, considerando o valor registrado na manhã desta quinta.

Por enquanto, as interações com a nova sócia têm sido superficiais, diz ele. “Tem interações ainda em um ‘high level’ [nível alto] porque não podem praticar atos de gestão, ter acesso a informações sensíveis. São mais um entendimento da cultura das empresas, mas tudo em nível superficial”, disse.

Apesar da nova controladora ser uma das grandes empresas de navegação, Dorea afirma que, mesmo com a transação, seguem em curso as negociações para a renovação do contrato com a Maersk — concorrente da CMA CGM e principal cliente da Santos Brasil hoje. O contrato com a empresa vence no dia 31 de março e, como nos anos anteriores, já está em discussão. “A renegociação da Maersk segue como vinha fazendo. Segue o fluxo normal e estamos confiantes de que continuaremos tendo a Maersk como cliente relevante para o terminal”, disse ele.

Demanda aquecida

Em meio à operação, a Santos Brasil registrou lucro líquido de R\$ 216,2 milhões no terceiro trimestre, com aumento de 55,5% em relação ao mesmo período de 2023.

A receita líquida da operadora portuária alcançou R\$ 764,3 milhões, alta de 43,2% na comparação anual. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) subiu 57,6%, para R\$ 406,3 milhões.

Os resultados foram impulsionados pelo aumento da demanda na movimentação de contêineres, principalmente em Santos. Os terminais de contêineres da empresa somaram 403 mil contêineres no trimestre, volume 25,1% maior do que no mesmo período de 2023. Em Santos, houve alta de 24,3%, com um total de 357,5 mil contêineres movimentados. Em Imbituba (SC) também houve alta, de 88%, com 21,6 mil contêineres, impulsionada pelo novo serviço de longo curso da CMA CGM, iniciado em fevereiro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/11/2024

PETRORECONCAVO SE UNE À ULTRACARGO, DISLUB E SHELL PARA ESTUDAR ROTAS PARA ESCOAR PRODUÇÃO

A expectativa é que a decisão para assinatura de acordos definitivos para as operações alternativas saia no primeiro semestre de 2025

Por Fábio Couto, Valor — Rio



As soluções vinham sendo pensadas desde que a petroleira independente teve que suspender a produção após parada da refinaria Clara Camarão — Foto: Divulgação

A Petroreconcavo assinou memorandos de entendimento com a Ultracargo, Grupo Dislub e Shell para estudar a viabilidade de novas rotas para escoamento da produção nos campos terrestres da companhia no Rio Grande do Norte e na Bahia.

Segundo a empresa, o acordo firmado com a Ultracargo visa estudar a viabilidade de escoamento da produção para bases localizadas em Aratu (BA) e no Porto de Suape (PE).

Já o acordo com o Dislub envolve estudos sobre potencial escoamento da produção do polo Potiguar para o Porto de Pecém (CE).

A parceria com Shell tem objetivo de ampliar o mercado de petróleo da companhia.

O fundamento dos acordos, segundo o vice-presidente comercial e de novos negócios da Petroreconcavo, João Vitor Moreira, é ter caminhos alternativos para escoamento da produção.

A expectativa é que a decisão para assinatura de acordos definitivos para as operações alternativas saia no primeiro semestre de 2025, segundo o executivo. E, se for viável, a petroleira pretende iniciar os pilotos de infraestrutura ainda no ano que vem.

As soluções vinham sendo pensadas desde que a petroleira independente teve que suspender a produção após parada da refinaria Clara Camarão, em Guimarães (RN), da 3R (atual Brava Energia), em dezembro do ano passado.

O incidente levou a empresa a buscar planos de contingência, que tornassem a companhia mais “resiliente” em caso de novas paradas em Guimarães.

“Não estamos abandonando nossos parceiros comerciais, Brava e Petrobras, que compram nossa produção. Eles são importantes e vão continuar [sendo] para a Petroreconcavo”, disse Moreira.

O transporte de petróleo por rodovias, solução utilizada pela petroleira para escoar a produção no ano passado, é caro e reflete na comercialização do petróleo. Como exemplo, Moreira citou o envio

de carga para Alagoas em momentos nos quais o produto foi comercializado com desconto de US\$ 20 o barril.

“Os acordos são uma perspectiva realista de que não haverá destruição de valor para o nosso negócio”, disse Moreira.

No caso da parceria com a Ultracargo, Moreira explicou que a base de Aratu se localiza muito próximo das instalações da Petroreconcavo na Bahia, o que é importante diante do aumento da produção do campo de Tiê, recém-adquirido pela companhia.

O porto de Suape é mais distante das operações baianas e potiguares, mas a estrutura do terminal permite escoamento mais expressivo, como uma solução caso um eventual acordo com o Porto de Pecém não seja viável.

O memorando com o Grupo Dislub tem como foco uma possível utilização de estruturas no Porto de Pecém, que se localiza a 300 quilômetros da Bacia Potiguar. É um porto, segundo ele, muito adequado para receber granéis líquidos. O porto manifestou interesse em ter um píer dedicado para a operação desses produtos, disse Moreira.

O Grupo Dislub seria responsável pela operar a logística dos líquidos (descarga, envio aos tanques de armazenamento e embarque nos navios), afirmou.

Já o acordo com a Shell tem objetivo de abrir novos caminhos para o petróleo da companhia, que é leve, mais atrativo no mercado internacional. Segundo Moreira, a Shell não será necessariamente compradora do óleo da Petroreconcavo, mas pode identificar, como uma empresa de trading, potenciais interessados no produto.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 07/11/2024

LUCRO DA SANTOS BRASIL CRESCE 55,5% NO 3º TRIMESTRE

A receita líquida da operadora portuária subiu 43,2% na comparação anual
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Tecon Santos no Porto de Santos, administrado pela Santos Brasil — Foto: Divulgação

O lucro líquido da operadora portuária Santos Brasil teve aumento de 55,5% no terceiro trimestre deste ano, em relação ao mesmo período de 2023. O resultado somou R\$ 216,2 milhões.

A receita líquida da operadora portuária alcançou R\$ 764,3 milhões, alta de 43,2% na comparação anual. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) subiu 57,6%, para R\$ 406,3 milhões.

Os resultados foram impulsionados pelo aumento da demanda na movimentação de contêineres, principalmente em Santos. Os terminais de contêineres da empresa somaram 403 mil contêineres no trimestre, volume 25,1% maior do que no mesmo período de 2023. Em Santos, houve alta de 24,3%, com um total de 357,5 mil contêineres movimentados. Em Imbituba (SC) também houve alta, de 88%, com 21,6 mil contêineres, impulsionada pelo novo serviço de longo curso da CMA CGM, iniciado em fevereiro.

No trimestre, os custos operacionais somaram R\$ 337,4 milhões, com aumento de 27,1% na comparação anual, e as despesas operacionais totalizaram R\$ 87,3 milhões, alta anual de 19,3%.

Os investimentos líquidos do trimestre tiveram alta anual de 38,2% no trimestre, alcançando R\$ 154 milhões, principalmente na ampliação do terminal em Santos e na operação de granéis líquidos em Itaquí.

Aquisição pela CMA CGM

A venda da operadora portuária para a empresa de navegação CMA CGM ainda passa por avaliação de autoridades, mas a previsão é que esses trens sejam concluídos “em algum ponto do primeiro trimestre de 2025”, afirmou Daniel Dorea, diretor financeiro da empresa.

Ele destaca duas aprovações permitidas, do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) e da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Por enquanto, as interações com a nova sociedade têm sido superficiais, diz ele. “Tem interações ainda em um ‘alto nível’ [nível alto] porque não podem praticar atos de gestão, ter acesso a informações sensíveis. São mais um entendimento da cultura das empresas, mas tudo em nível superficial”, disse.

Maersk

Apesar da nova controladora ser uma das grandes empresas de navegação, Dorea afirma que, mesmo com a transação, segue em curso as negociações para a renovação do contrato com a Maersk — concorrente da CMA CGM e principal cliente da Santos Brasil, hoje. O contrato com a empresa vence no dia 31 de março e, como nos anos anteriores, já está em discussão. “A renegociação da Maersk segue como vinha fazendo. Segue o fluxo normal e estamos confiantes de que continuaremos tendo a Maersk como cliente relevante para o terminal”, disse ele.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/11/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TECON SANTA CLARA REDUZ EMISSÕES DE CO2 EM 55% COM MODAL HIDROVIÁRIO

Da Redação Portos e logística 07/11/2024 - 18:57



O transporte hidroviário realizado no Tecon Santa Clara (RS) reduz em 55% as emissões de GEE, em comparação ao modal rodoviário. A Wilson Sons, que opera o terminal de contêineres, desenvolveu uma metodologia de cálculo de emissões de gases de efeito estufa (GEE) baseada no Programa Brasileiro de Gases do Efeito Estufa, validada pela SGS, líder mundial em inspeção e certificação. A análise comparativa mostrou que uma operação rodoviária entre o Tecon Santa Clara e o Tecon Rio Grande (RS) pode gerar 0,196 toneladas de CO2 equivalente (CO2e) por TEU (contêiner de 20 pés), mais que o dobro das

emissões pelo modal fluvial.

Desde o início das operações, a navegação interior do Tecon Santa Clara evitou a emissão de mais de 32 mil toneladas de carbono. O terminal transporta cargas de resinas, madeira, frango congelado, borrachas e utensílios domésticos, que representam 80% do volume em contêineres, conectando cidades gaúchas como Farroupilha, Carlos Barbosa, Caxias do Sul e Triunfo. Desde 2016, o terminal opera com uma barcaça da Navegação Guarita, em parceria com a Braskem, e recentemente aumentou sua capacidade em 33%, com a barcaça Guaíba, de 160 TEUs, substituindo outra de 120 TEUs, oferecendo quatro viagens semanais e reforçando sua contribuição para a sustentabilidade no transporte de cargas.

A Wilson Sons informou que baseou os cálculos em uma barcaça com 90% de ocupação, média real do terminal, reafirmando seu compromisso com a agenda ESG (ambiental, social e governança). A companhia destacou que, desde 2009, prioriza 10 objetivos de desenvolvimento sustentável do Pacto Global da ONU, investindo em iniciativas para descarbonizar o setor de logística portuária e marítima. O gerente de meio ambiente e segurança do Tecon Rio Grande, Cleiton Lages, afirmou que o estudo marca um avanço para o setor, valorizando a multimodalidade e contribuindo para as metas de sustentabilidade dos clientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2024

MPOR FIRMA ACORDO PARA FORTALECER POLÍTICAS SUSTENTÁVEIS EM INFRAESTRUTURA

Da Redação Portos e logística 07/11/2024 - 19:09



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) firmou, nesta quinta-feira (7), um acordo de cooperação técnica com o MoveInfra, movimento que reúne seis grandes empresas de infraestrutura do Brasil: CCR, EcoRodovias, Hidrovias do Brasil, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo. O acordo foi assinado na abertura do evento "30 anos da Lei de Concessões - Avanços e Perspectivas", realizado em Brasília. A cooperação visa fortalecer ações conjuntas para desenvolver e promover políticas sustentáveis nos setores portuário e aeroportuário.

O acordo inclui atividades como troca de dados e informações, elaboração de estudos e relatórios sobre práticas sustentáveis e participação em workshops, missões, consultas e audiências públicas, focando na política de sustentabilidade. Durante o evento, o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou o crescimento e modernização dos setores portuário e aeroportuário no Brasil, com 45 leilões realizados entre 2010 e 2022 e a previsão de mais 50 leilões até 2026. Em dezembro, será realizado o certame para o arrendamento do ITG 02 no Rio de Janeiro, com expectativa de alcançar até R\$ 4 bilhões.

O ministério também está conduzindo uma agenda de sustentabilidade focada na transição energética, com vistas a atrair investidores internacionais. Entre as obras estratégicas, estão o Túnel de Santos e dragagens em diversos estados, além de modernizações para aumentar a competitividade internacional dos portos. O evento "MoveInfra: 30 anos da Lei de Concessões - avanços e perspectivas" reuniu especialistas para discutir os impactos das concessões no Brasil desde a promulgação da Lei 8.987 de 1995.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2024

BTP RECEBE NOVOS PORTÊINERES E AMPLIA EM 25% CAPACIDADE OPERACIONAL

Da Redação Portos e logística 07/11/2024 - 18:46



A Brasil Terminal Portuário (BTP) recebeu nesta quinta-feira (7), dois novos portêineres da classe super post-panamax. O navio Zhen Hua 15 atracou no terminal localizado na margem direita do Porto de Santos (SP), trazendo os equipamentos ship to shore (STS), que aumentam em 25% o número de guindastes de cais da BTP. Com esses novos portêineres, a BTP poderá operar navios de grande porte com maior segurança e eficiência. A aquisição faz parte de um pacote de investimentos de R\$ 1,9 bilhão que visa à descarbonização do terminal e ao incentivo à geração de empregos na Baixada Santista.

Fabricados pela chinesa ZPMC, os portêineres possuem 94 metros de altura, alcance de 19 metros abaixo do cais e uma lança de 70 metros, possibilitando a movimentação de contêineres em até 25 fileiras dentro das embarcações e o transporte de cargas de até 65 toneladas. Totalmente eletrificados, os equipamentos estão alinhados ao objetivo da BTP de alcançar zero emissões de carbono até 2030, além de incorporarem tecnologias como TPS (posicionamento de caminhões) e LCPS (prevenção de colisão com base no perfil de contêineres), garantindo mais precisão e segurança.

O diretor de operações da BTP, Ricardo Trotti, destacou que os investimentos são parte do compromisso assumido com o governo na renovação contratual e visam ampliar em mais de 40% a capacidade operacional do terminal nos próximos anos, preparando-o para novas frotas de embarcações. Com o pacote de investimentos, a BTP também deverá aumentar sua eficiência, sustentabilidade e inovação, consolidando sua posição no Porto de Santos para os próximos 20 anos.

A operação de atracação dos portêineres foi planejada com o apoio da Autoridade Portuária de Santos (APS), Capitania dos Portos e Praticagem de São Paulo. O navio Zhen Hua 15 saiu do Porto de Xangai, na China, e passou por dois países antes de atracar com segurança no Porto de Santos. Durante a navegação, as lanças dos portêineres foram abaixadas para que pudessem passar pelos cabos de transmissão de energia do porto, e a atracação ocorreu às 12 horas no cais da BTP. Após o desembarque por trilhos, os portêineres serão instalados e devem entrar em operação em fevereiro de 2025, totalizando 10 portêineres ativos no terminal. Nos próximos anos, mais dois portêineres serão adquiridos, elevando a frota para 12.

O pacote de R\$ 1,9 bilhão inclui a aquisição de equipamentos sustentáveis, a instalação de novas defensas marítimas, a automatização dos gates e reformas no pátio e nas edificações do terminal. A capacidade de cais será ampliada com a aquisição de quatro novos portêineres, sendo dois já recebidos, e a capacidade de armazenagem refrigerada aumentará de 2.108 para 3.300 tomadas. Além disso, a frota de guindastes elétricos sobre pneus (e-RTGs) será expandida para 57 unidades, com a substituição da maioria dos equipamentos existentes e a adição de novos TTs (terminal tractors), totalizando 103 unidades.

A renovação contratual da BTP até 2047 possibilita a geração de novos empregos diretos e indiretos na Baixada Santista. Hoje, a BTP conta com mais de 1.700 colaboradores, e o pacote de investimentos deve impulsionar ainda mais as contratações na região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2024

PORTO DO ITAQUI EMBARCOU PELA PRIMEIRA DE SORGO PARA ESPANHA

Da Redação Portos e logística 07/11/2024 - 19:04



O Porto do Itaqui (MA) realizou sua primeira operação de embarque de sorgo. A carga de 10 mil toneladas, cultivada no Piauí e no Maranhão, está sendo transportada pelo navio Fantasea, da empresa Nova Acres, com destino à Espanha. Esta operação é a primeira exportação desse tipo de grão pelo porto, destacando uma ampliação na variedade de produtos exportados.

O sorgo se adapta bem ao clima do Nordeste, demandando pouca água e apresentando custos relativamente baixos de cultivo, especialmente em comparação com outras culturas, como a soja. De acordo com a Emap, essa característica contribui para o aumento do interesse no sorgo como opção agrícola na região.

A carga de sorgo foi embarcada no berço 100, operado pela empresa portuária Terra e gerido pela Nova Acres. Segundo o gerente de operações do Porto do Itaqui, Adauto Serpa, o sucesso dessa

operação pode abrir espaço para o sorgo se consolidar como uma alternativa de exportação pelo porto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/11/2024

MARINHA LANÇA EDITAL DE AUXÍLIO AO DETALHAMENTO DE PROJETOS DO AMRJ

Por Danilo Oliveira Indústria naval 06/11/2024 - 22:21



Escopo abrange documentos associados à elaboração e análise de projetos de engenharia envolvendo construção, reparo e modernização de meios navais da esquadra, a serem indicados futuramente pelo Arsenal

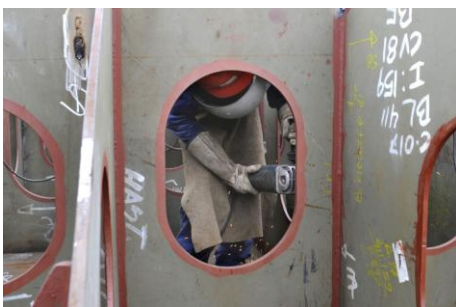
A Marinha do Brasil abriu edital, nesta quarta-feira (6), para contratação de serviço de elaboração de projetos de detalhamento para a emissão de documentos necessários à execução de projetos de construção, reparo e modernização de meios navais. A força naval informou que esses projetos serão oportunamente indicados pelo departamento de detalhamento do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). O certame terá o menor preço como critério de julgamento e tem valor total de aproximadamente R\$ 16,9 milhões.

A lista abrange um total anual estimado em 1.094 documentos, com um total de aproximadamente 1.966 dias, com diferentes quantidades de dias úteis, dependendo da finalidade. Em geral, são estudos técnicos, relatórios, desenhos e especificações para 5 grupos principais: estruturas navais; propulsão e máquinas auxiliares; arranjo e acabamento; arquitetura naval; geração e distribuição de energia elétrica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/11/2024

ESTALEIROS APOIAM PROPOSTAS PARA AFASTAR RISCO DE 26,5% DE TRIBUTAÇÃO A PARTIR DA REFORMA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 06/11/2024 - 19:57



Construtores navais identificaram que texto do PLP 68/2024, em discussão na Câmara, ameaça atual dinâmica financeira de construção de navios de grande porte

Estaleiros temem que a dinâmica financeira de novas construções de navios de grande porte seja impactada pela Reforma Tributária (PLP 68/2024), que tramita na Câmara dos Deputados. A avaliação é que, caso não seja mantida a desoneração tributária existente, a nova tributação sobre o consumo passará a ter uma carga de 26,5%. Além disso, os serviços contratados, também parte importante do custo total, terão a tributação majorada, de 9% a 14% — a depender do regime de tributação, para os mesmos 26,5%. O entendimento é que essa carga pode cair sobre todo o material que vier a ser adquirido, incluindo as máquinas, equipamentos, partes e peças.

O Sinaval ressalta que a dinâmica financeira como funciona hoje é típica das aquisições de bens de capital de alto valor agregado. Os navios são bens de capital que possuem um ciclo de produção bastante alongado, inclusive se comparado a outros bens de capital. Embarcações construídas no Brasil, a depender de seu porte, podem ter ciclos de produção que podem atingir até 48 meses.

Por exigirem investimentos vultosos, as embarcações são construídas sob encomenda e o estaleiro não financia as construções com recursos próprios. A empresa de navegação contrata financiamento para a construção e, com estes recursos, realiza adiantamentos ao estaleiro durante todo o ciclo



produtivo, de modo que, quando o faturamento da embarcação é realizado, o preço já foi, em grande parte, pago ao estaleiro.

O sindicato alerta para o risco de geração de aumento no custo da embarcação e complexos impactos de fluxo de caixa, os quais representarão um verdadeiro desestímulo à aquisição de embarcações no país. “Embora não se ignore que estes tributos serão recuperáveis no modelo do IVA, estes aumentos nos preços dos fornecedores terão que ser acrescidos à dívida contratada pela empresa de navegação e financiados por todo o período da construção”, informou o Sinaval à Portos e Navios.

Outra consequência importante, na avaliação dos estaleiros, é que esse aumento de custo reduz a competitividade das embarcações brasileiras em relação às produzidas no mercado externo, que conta com polos de indústria naval com fortes subsídios governamentais. O Sinaval acrescenta que a própria sistemática da reforma tributária, por si só, já gera uma ampla desoneração das embarcações importadas.

Os cenários tributários aplicados nas indústrias naval e de petróleo e gás foram discutidos, no último dia de 30 de outubro, no seminário ‘Reforma Tributária & Reflexos na Economia do Mar’, no IBMEC, no Rio de Janeiro (RJ). O evento, voltado para discutir melhores práticas para uma aplicação eficiente, contou com a participação de 103 inscritos, 42 empresas e 23 entes associados do Sinaval e da Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar (Abeemar).

O Sinaval e entidades do setor de navegação entendem que o Registro Especial Brasileiro (REB) representa um pilar estratégico na política pública voltada para o fomento e o desenvolvimento da marinha mercante nacional, desempenhando um papel crucial na consolidação de uma infraestrutura marítima robusta e competitiva, garantindo a ampla desoneração fiscal da cadeia de construção, manutenção e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB. O dispositivo, instituído pela Lei 9.432/1997, marco regulatório da navegação brasileira, prevê que vigora a desoneração fiscal nas cadeias de construção, reparação e modernização da embarcação inscrita no regime tributário especial.

Propostas

Para evitar efeitos adversos, o Sinaval propôs a parlamentares algumas alterações no texto do PLP 68/2024, que tramita na Câmara dos Deputados, com objetivo de garantir a manutenção da desoneração da cadeia de produção da construção naval, conforme já ocorre atualmente e com observância dos mandamentos constitucionais introduzidos pela emenda constitucional (EC 132/2023).

Uma das propostas prevê incluir uma nova seção no capítulo que trata dos regimes dos bens de capital, instituindo a suspensão da CBS/IBS sobre a aquisição de embarcações registradas ou pré-registradas no REB, desde que construídas no Brasil. A suspensão seria convertida em alíquota zero quando da incorporação da embarcação à frota do adquirente. A mesma seção garantiria também a possibilidade de aquisição de bens e serviços para a manutenção e reparo das embarcações registradas no REB. Esta garantia encontra paralelo no regime do Reporto, incluído no PLP 68/2024 pelo governo federal, que estende o regime à aquisição de peças de reposição.

Os construtores navais sugerem ainda que seja adicionado à seção dos ‘Regimes de Aperfeiçoamento’ um dispositivo para inclusão da previsão de equiparação à exportação contida na Lei federal 8.402/1992, que trata de incentivos fiscais, garantindo a manutenção do regime aduaneiro especial atípico do ‘Drawback Embarcação’ para CBS/IBS. Outro entendimento é a necessidade de inclusão de um dispositivo para expressamente excepcionar os veículos propulsados pesados aquáticos (embarcações) da regra que admite a importação de bens de capital com desoneração de IBS e CBS. Também está na lista de sugestões do setor a supressão do artigo 481 do PLP 68/2024, considerado incompatível com a política de desenvolvimento da marinha mercante nacional.

O Sinaval argumenta que, caso o PLP 68/2024 seja mantido como está, no que tange ao REB, postos de trabalho serão perdidos e/ou não gerados na ampla cadeia da indústria naval — seja na

construção ou reparação naval, seja na operação das embarcações. “Haverá redução da tonelagem da frota brasileira com impacto na participação nacional nos fóruns internacionais que discutem questões como combustíveis alternativos para o setor marítimo”, alertou o sindicato.

Outro efeito danoso apontado é a chance de aumento do afretamento de embarcações estrangeiras reduzindo a geração de receitas internas e, em contrapartida, elevando a remessa de recursos. O Sinaval também verifica risco de desestímulo ao desenvolvimento tecnológico, visto que a redução da construção e operação de embarcações contribuirá para redução dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) realizados pelos estaleiros e empresas de navegação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2024

PORTO DE SUAPE LANÇA NOVA LINHA MARÍTIMA SEMANAL PARA ÁSIA

Da Redação Portos e logística 06/11/2024 - 20:02



O Porto de Suape (PE), que completa 46 anos nesta quinta-feira (7), inaugurou uma nova linha marítima semanal conectando o Nordeste brasileiro ao continente asiático. A rota foi marcada pela chegada do navio MSC Juliette, de bandeira liberiana, que atracou nesta quarta-feira (6) no Cais 2 do Tecon Suape para movimentar 2.201 contêineres com destino a Singapura e outros portos asiáticos. A rota, chamada de 'Serviço Santana', é operada pela Mediterranean Shipping Company (MSC) e oferece uma viagem média de 23 dias. A MSC Juliette, da classe New Panamax, tem capacidade para até 15 mil TEUs e

representa um grande avanço na competitividade para exportadores e importadores da região.

O secretário de desenvolvimento econômico de Pernambuco, Guilherme Cavalcanti, ressaltou que a nova linha é fruto de uma série de obras no Porto de Suape, incluindo a dragagem do canal externo concluída recentemente, e a dragagem do canal interno em andamento. Ele destacou que a nova rota direto para Singapura abre oportunidades de emprego e atrai novos negócios para Pernambuco.

Com essa nova linha direta, Suape se posiciona como gateway de contêineres de longo curso no Nordeste. O diretor-presidente da estatal portuária, Marcio Guiot, enfatizou que o porto está empenhado em melhorar sua infraestrutura, como a dragagem e a recuperação do molhe, para aumentar a competitividade. Para o diretor de desenvolvimento e gestão portuária, Rinaldo Lira, essa conexão direta com a Ásia representa um marco comercial, ampliando as possibilidades de negócios para diversas cadeias produtivas e industriais de Pernambuco.

Suape registrou seu primeiro supernavio da classe New Panamax em julho deste ano com a atracação do MSC Orion, marcando o início das megaoperações no porto. Desde então, Suape recebeu seis embarcações dessa classe, que movimentam até 15 mil TEUs, ampliando significativamente a capacidade do porto.

A conclusão da dragagem no canal externo, atingindo 20 metros de profundidade, possibilita que navios de grande porte atraiam com carga máxima, otimizando exportações e importações. A dragagem do canal interno, prevista para cinco meses e envolvendo a remoção de 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos, resultará em um aprofundamento de até 16,2 metros.

Além disso, a bacia de evolução e os Píeres de Granéis Líquidos 3A e 3B estão sendo dragados até 18,5 metros, com investimentos totais de R\$ 204 milhões, incluindo recursos próprios e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC3). Outra obra em andamento é o reforço do molhe de abrigo, que protege o atracadouro de fortes correntes e ondas. A intervenção, com custo de R\$ 123 milhões, está em sua fase final e visa minimizar a interferência das marés, melhorando a segurança e eficiência das operações no porto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2024

DP WORLD DESTACA METAS PARA O BRASIL EM RELATÓRIO ODS

Da Redação Portos e logística 06/11/2024 - 19:36



A DP World publicou o relatório de Impacto em Desenvolvimento Sustentável (SDID), relatando sua contribuição para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU). Desenvolvida em parceria com a Impact Disclosure Taskforce, a SDID visa transparência e mensuração do impacto da empresa, particularmente em mercados emergentes, e orienta outras empresas a fazer o mesmo. A versão ampliada do relatório cobre o Brasil, Senegal e África do Sul, além da Somalilândia e Índia, abordados na primeira edição.

A SDID revela como a empresa está promovendo o desenvolvimento sustentável através de infraestrutura, engajamento comunitário e igualdade de gênero, com o objetivo de atrair investidores e aumentar a transparência sobre suas métricas e metas de desenvolvimento. Desde 2013, a DP World investiu aproximadamente US\$ 409 milhões (R\$ 2,3 bilhões) no Porto de Santos (SP), gerando mais de 2 mil empregos diretos e 5 mil indiretos. Parcerias estratégicas com empresas como a Suzano e a Rumo reforçam seu posicionamento como terminal multipropósito, oferecendo soluções para armazenagem de celulose e construção de um terminal de grãos e fertilizantes.

As metas no Brasil, alinhadas aos ODS, incluem o aumento das exportações e a eficiência logística em Santos, com foco na redução do tempo de armazenagem, aumento do transporte ferroviário e otimização dos tempos de entrada e saída de caminhões. Um investimento adicional de US\$ 85 milhões (R\$ 483 milhões) será destinado à expansão da infraestrutura, incluindo a construção de um terminal para grãos e fertilizantes e o crescimento das exportações de celulose.

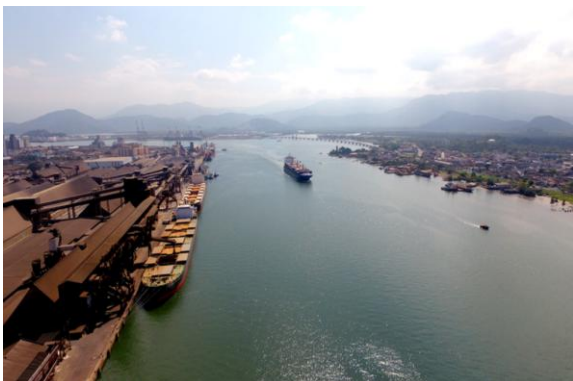
Em sustentabilidade, a DP World busca reduzir o consumo de água por meio de reuso, diminuir resíduos não recicláveis e reduzir a intensidade de carbono com investimentos em eletrificação. A empresa também está aumentando a participação de energia renovável nas instalações para diminuir a dependência da rede elétrica. Outras metas incluem a criação de empregos, promoção da igualdade de gênero com aumento da representatividade feminina e fornecimento de serviços comunitários focados em educação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2024

MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS PÚBLICOS CRESCE 5,4% NO 3º TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 06/11/2024 - 18:54



Os portos públicos brasileiros registraram um aumento de 5,42% na movimentação de cargas no terceiro trimestre de 2024, totalizando 128,73 milhões de toneladas, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Esse volume é considerado recorde para o período. O Porto de Santos (SP) foi o que mais movimentou no país, com 37,44 milhões de toneladas, registrando um crescimento de 0,97%. Em seguida, o Porto de Itaguaí (RJ) movimentou 17,31 milhões de toneladas, com um aumento de 8,17%, e o Porto de Paranaguá totalizou 16,44 milhões de toneladas, um incremento de 5,58%.

Os tipos de carga que mais se destacaram nesse período foram o gás de petróleo, com aumento de 56,12%, o trigo, com alta de 31,43%, e adubos e fertilizantes, que cresceram 23,68%. No acumulado entre julho e setembro, a movimentação portuária totalizou 351,82 milhões de toneladas, o que representou uma leve redução de 0,28% em relação ao mesmo período de 2023.

Em relação às cargas containerizadas, a movimentação no trimestre foi de 38,4 milhões de toneladas, um aumento de 12,27% em relação ao terceiro trimestre do ano anterior, representando 3,52 milhões de TEUs, dos quais 2,35 milhões foram movimentados em longo curso e 1,12 milhão via cabotagem. As cargas gerais apresentaram crescimento de 7,21% frente ao terceiro trimestre de 2023, com um total de 15,56 milhões de toneladas. Por outro lado, as cargas de granel sólido e granel líquido tiveram quedas de 0,51% e 6,07%, respectivamente.

TUPs

Nos terminais privados, houve uma queda de 3,3% na movimentação em relação ao terceiro trimestre do ano anterior, com um total de 223,09 milhões de toneladas movimentadas. O maior volume de movimentação no setor privado foi registrado pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão, com 50,56 milhões de toneladas, marcando um crescimento de 3,06% em relação ao mesmo período de 2023.

Navegação

O apoio portuário registrou um aumento de 1,3% entre julho e setembro em comparação ao mesmo período de 2023, totalizando 0,47 milhão de toneladas. A movimentação de cargas de longo curso atingiu 257,4 milhões de toneladas no terceiro trimestre de 2024, o que representa um crescimento de 1,17% em relação ao ano anterior. A cabotagem, por sua vez, apresentou um recuo de 1%, com uma movimentação de 73,83 milhões de toneladas, enquanto as operações de carga na navegação interior tiveram uma redução de 13,56%, somando 19,8 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2024

VIBRA APRESENTA LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 4,2 BILHÕES NO 3º TRI

Da Redação Portos e logística 06/11/2024 - 19:23



A Vibra teve um aumento de 234,7% no lucro líquido, no terceiro trimestre de 2024, em relação ao mesmo período de 2023, alcançando R\$ 4,2 bilhões. A margem EBITDA ajustada foi de R\$ 212 por metro cúbico (m³), marcando o quinto trimestre consecutivo com margens acima de R\$ 150/m³, evidenciando a alta eficiência operacional da companhia.

O EBITDA ajustado somou R\$ 1,987 bilhão, um crescimento de 28,2% em comparação ao trimestre anterior, embora tenha sido 14,8% menor que o registrado no 3º trimestre de 2023. O fluxo de caixa

livre atingiu R\$ 1,8 bilhão, resultado de maiores volumes de venda e controle de custos rigoroso, enquanto a alavancagem caiu para 0,6x, reforçando a solidez do balanço da Vibra.

A aquisição da Comerc, com aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) esperada para janeiro de 2025, deverá gerar sinergias e aumentar o EBITDA da Vibra já no início do próximo ano. Estima-se que a integração possa adicionar R\$ 1,4 bilhão, com otimizações em estrutura fiscal e redução de custos financeiros, fortalecendo a posição da Vibra no mercado de energia e ampliando sua plataforma de crescimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2024

HAPAG-LLOYD INVESTE EM FROTA SUSTENTÁVEL COM 24 NAVIOS DUAL FUEL

Da Redação Indústria naval 06/11/2024 - 18:49



A Hapag-Lloyd anunciou um investimento de aproximadamente US\$ 4 bilhões em 24 novos porta-contêineres de alta eficiência, com entregas previstas entre 2027 e 2029. Doze embarcações, com capacidade de 16.800 TEU cada, serão construídas pelo Yangzijiang Shipbuilding Group, enquanto outras 12 unidades, com capacidade de 9.200 TEU cada, foram encomendadas da New Times Shipbuilding Company Ltd. Os novos navios a serem construídos pelos estaleiros chineses visam expandir e modernizar a frota, além de substituir unidades mais antigas em fase de aposentadoria.

Equipados com sistemas de propulsão dupla que utilizam gás liquefeito e estão prontos para operar com amônia, os novos navios também podem ser abastecidos com biometano, reduzindo as emissões de CO₂e em até 95% em comparação com motores convencionais. A medida está alinhada à Estratégia 2030 da empresa, que visa a descarbonização da frota e a melhoria da eficiência operacional, reforçando seu compromisso com a meta de 1,5 grau do Acordo de Paris e a redução de um terço nas emissões de gases de efeito estufa até 2030.

Com uma frota de 287 navios e uma capacidade total de 2,2 milhões de TEU, a Hapag-Lloyd se é uma das principais operadoras globais no transporte marítimo regular e busca um futuro multicomcombustível com investimentos em tecnologias de propulsão alternativas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2024

ETAPAS FÍSICAS DO VTMS ESTÃO EM FASE FINAL NOS PORTOS DO RIO E ITAGUAÍ

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 06/11/2024 - 19:01



Previsão da PortosRio é que sistema de monitoramento seja instalado até primeiro trimestre de 2025, com investimentos públicos de aproximadamente R\$ 30 milhões

A PortosRio, responsável pela gestão dos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, está implementando o sistema de monitoramento de informações de tráfego de embarcações (VTMIS, na sigla em inglês), que busca ampliar a segurança e a eficiência das operações portuárias. Segundo a autoridade portuária, as etapas físicas do projeto já estão em fase final,

com câmeras instaladas e dois dos três radares operacionais. A conclusão da instalação dos radares adicionais – um fornecido pela PortosRio e outro pela Marinha – está em andamento.

O próximo passo será a licitação do software que tornará o sistema plenamente operacional, com previsão de funcionamento no primeiro trimestre de 2025. Esse projeto abrange a instalação de câmeras e radares, a aquisição do software, além da capacitação de profissionais para operar o sistema, somando um investimento estimado em cerca de R\$ 30 milhões.

A PortosRio informou à Portos e Navios que, ao entrar em operação, o VTMIS proporcionará monitoramento completo do acesso aos portos, o que trará maior segurança contra práticas ilícitas e aprimorará a segurança na navegação. Além disso, a implementação do sistema deve resultar em melhorias operacionais significativas, contribuindo para a redução dos custos de seguro e aumentando a competitividade dos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2024



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 125/2024
Página 72 de 72
Data: 07/11/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 07/11/2024