

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 129/2024
Data: 14/11/2024

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
GESTORA DE FERROVIA NO PORTO DE SANTOS ANTECIPA CRONOGRAMA QUE PREVÊ INVESTIMENTO BILIONÁRIO	4
MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL APURA SUPOSTA OMISSÃO DO DNIT NO AMAZONAS	5
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AMPLIARÁ CALADO OPERACIONAL DOS NAVIOS	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ANTAQ APROVA AVALIAÇÃO DE RESULTADO REGULATÓRIO DE NORMA QUE TRATA DOS DIREITOS E DEVERES DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	7
UM DOS PRINCIPAIS CORREDORES LOGÍSTICOS DE SANTA CATARINA, BR-280/SC GANHA REVITALIZAÇÃO EM MAIS 30 QUILÔMETROS	8
NA COP29, RENAN FILHO DETALHA ESTRATÉGIA PARA REDUZIR EMISSÕES NO SETOR DE TRANSPORTES	8
GRUPO DE TRABALHO CRIADO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES COMEÇA A DISCUTIR CONCESSÃO DE FERROVIAS OUTORGADAS À RUMO MALHA SUL.....	10
PORTAL PORTO GENTE	10
PORTO DE SANTOS INAUGURA NOVO POSTO DE ELETRIFICAÇÃO PARA REBOCADORES	10
NAVEGANDO EM CLIMA TEMPESTUOSO	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – A INDÚSTRIA NAVAL E A REFORMA TRIBUTÁRIA: UM DELICADO EQUILÍBRIO	13
NACIONAL - HUB – CURTAS - TCU APROVA REPACTUAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA BR-163/MS	14
<i>Repactuação aprovada 1</i>	14
<i>Repactuação aprovada 2</i>	14
<i>Ministro na COP29 1</i>	14
<i>Ministro na COP29 2</i>	14
NACIONAL - EXPLOSÕES EM BRASÍLIA PROVOCAM MORTE E EVACUAÇÃO DE PRÉDIOS PÚBLICOS	14
NACIONAL - GOVERNO DO DF REFORÇA SEGURANÇA NA PRAÇA DOS TRÊS PODERES	15
NACIONAL - EXCLUSÃO DO REB NA REFORMA TRIBUTÁRIA AMEAÇA CONSTRUÇÃO NAVAL, DIZ DINO ANTUNES.....	16
NACIONAL - BRASIL E CHINA FIRMAM NOVA ETAPA DE INVESTIMENTOS EM PARANAGUÁ	17
COP-29: ALCKMIN DESTACA POTENCIAL DO BRASIL EM COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS	18
REGIÃO NORTE - A UM ANO DA COP 30, BELÉM FAZ OBRAS PARA REFORÇAR INFRAESTRUTURA	19
REGIÃO SUL - WILSON SONS EXPANDE OPERAÇÕES COM NOVA ROTA DO TECON RIO GRANDE.....	20
REGIÃO SUL - TUPS - PORTONAVE RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL EM CIBERSEGURANÇA PORTUÁRIA	22
NACIONAL - ASIA SHIPPING ANUNCIA AQUISIÇÃO DA HÓRUS LOGÍSTICA	22
REGIÃO SUDESTE - MG FIRMA ACORDO PARA USO DE TECNOLOGIAS LIGADAS AO HIDROGÊNIO VERDE	24
REGIÃO SUL - GOVERNO DO RS LIBERA R\$ 731 MI PARA DRAGAGEM NAS HIDROVIAS GAÚCHAS	25
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	26
BRASIL AUMENTOU EM 5,4% CAPACIDADE DE ARMAZENAMENTO DE GRÃOS.....	26
CTFC APROVA VENDA DE PASSAGENS AÉREAS TRANSFERÍVEIS	26
SENADORES APROVAM PROJETO QUE REGULAMENTA O MERCADO NACIONAL DE CARBONO	27
MPOR PROMOVE AGENDA PORTUÁRIA BRASILEIRA DE SUSTENTABILIDADE EM CONFERÊNCIA INTERNACIONAL	28
RODOVIA DO LITORAL DE SP TERÁ BLOQUEIOS NA PRÓXIMA SEGUNDA (18)	29
RESULTADO FINANCEIRO DA APS CRESCE NO 3º TRIMESTRE	29
JORNAL O GLOBO – RJ	30
BRASIL SERÁ MENOS IMPACTADO POR POLÍTICAS DO TRUMP, DIZ CAMPOS NETO.....	30
SAFRA DE GRÃOS DEVE CRESCEER 5,8% EM 2025, MAS FICARÁ ABAIXO DO RECORDE DE 2023	31
CAMPOS NETO DIZ QUE FIM DA ESCALA 6X1 É PREJUDICIAL AO TRABALHADOR: 'BRASIL NÃO PODE TER CULTURA ANTIEMPRESÁRIO'	33
BROOKFIELD COMPRA 100% DA TRANSMISSORA DE ENERGIA MANTIQUEIRA, UM ATIVO BILIONÁRIO.....	34
COP29: PAÍSES SUGEREM IMPOSTOS SOBRE CRIPTOMOEDAS E PLÁSTICOS PARA COBRIR CUSTOS DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS; ENTENDA	34
LULA COSTURA DISCURSO PARA ANUNCIAR PACOTE FISCAL, QUE PODE INCLUIR SALÁRIO MÍNIMO, MILITARES E TAXAÇÃO DE RICOS	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	37
COMO A INAUGURAÇÃO DE UM PORTO NO PERU MARCA UMA NOVA FASE DA INFLUÊNCIA DA CHINA NA AMÉRICA LATINA..	37



FIM DA ESCALA 6X1 NÃO É O PROBLEMA, MAS SIM A REDUÇÃO DA JORNADA COM MESMO SALÁRIO, DIZ PEDRO NERY	40
GOVERNO LULA QUER PRESERVAR DISCUSSÃO SOBRE CORTE DE GASTOS APÓS EXPLOSÕES EM BRASÍLIA	42
O FUTURO DA AMAZÔNIA ESTÁ NO FOMENTO AOS NEGÓCIOS VERDES, NÃO NA CARIDADE	43
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
CHINA CAPITALIZOU INDIFERENÇA DOS EUA COM A AMÉRICA LATINA PARA SE TORNAR O MAIOR PARCEIRO COMERCIAL DA REGIÃO	45
FT: MEGAPORTO PERUANO 'MADE IN CHINA' PREPARA-SE PARA TRANSFORMAR COMÉRCIO SUL-AMERICANO	49
SANEAMENTO NO BRASIL A PASSOS LENTOS	52
BRASIL VIVE MARATONA DE LEILÕES RODOVIÁRIOS	54
SETORES PÚBLICO E PRIVADO SE MOVIMENTAM POR FERROVIAS	57
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM ALTA	59
CABOTAGEM RETOMA RITMO COM CUSTOS MENORES, SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE	61
HIDROVIAS CONTAM COM A FORÇA DO SETOR PRIVADO	63
PARÁ E PARANÁ INVESTEM EM PROJETOS PARA MELHORAR A LOGÍSTICA	64
PRIVATE EQUITY DE OLHOS BEM ABERTOS PARA A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA	66
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	68
CODEBA INTENSIFICA AÇÕES PARA EVITAR SUSPENSÃO DO ALFANDEGAMENTO	68
ANTAQ APROVA ARR SOBRE DIREITOS E DEVERES DE USUÁRIOS, INTERMEDIÁRIOS E ARMADORES	69
VPORTS TEM CRESCIMENTO DE 38% COM NOVOS CONTRATOS E MOVIMENTAÇÃO RECORDE	69
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO RETOMA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ APÓS 60 ANOS	70
PORTO DE ÍMBITUBA MOVIMENTOU 7,2 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ OUTUBRO	70
NOXIS ENERGY AVANÇA NO PROJETO DA REFINARIA DO PECÉM NO CEARÁ	71
CDSS ABRE LICITAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO DE DRAGAGEM DO CALADO OPERACIONAL	72
EMGEPRON ABRE PRÉ-QUALIFICAÇÃO TÉCNICA PERMANENTE PARA SERVIÇOS	72
BALANÇO REGISTRA CONCLUSÃO DE 72 OBRAS COM RECURSOS DO FMM EM 2024	73
'OCEANS 20' ENCERRA DEBATES E TRANSFERE DIRETRIZES DE SUSTENTABILIDADE PARA PRÓXIMA LIDERANÇA DO G20	73
PÍER FLUTUANTE DA SUPER TERMINAIS MOVIMENTOU MAIS DE 500 MIL TONELADAS	74
GRANITO BRASILEIRO CHEGA AOS EUA EM 21 DIAS COM NOVA ESTRUTURA DE TRANSPORTE	75
SHELL E FAPESP ANUNCIAM NOVOS INVESTIMENTOS EM PESQUISA PARA ACELERAR TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	75
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	76
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	76



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GESTORA DE FERROVIA NO PORTO DE SANTOS ANTECIPA CRONOGRAMA QUE PREVÊ INVESTIMENTO BILIONÁRIO

Associação de empresas completou um ano operando em Santos

Por Ted Sartori



Ferrovía Interna do Porto de Santos conseguiu aumentar o volume transportado em 10,2% entre novembro de 2023 e setembro deste ano (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A associação gestora da Ferrovía Interna do Porto de Santos (Fips), que reúne as empresas Rumo, MRS e VLI, afirma que vem cumprindo o cronograma de investimentos previstos e antecipando obras. A Fips completou um ano em outubro.

A associação de empresas visa operar, manter e expandir a infraestrutura ferroviária que atende o complexo portuário santista, dentro de um contrato com vigência de 35 anos, renováveis por igual período. O investimento, nos primeiros cinco anos, deve ser de, no mínimo, R\$ 1 bilhão. Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), os investimentos estão de acordo com o previsto no contrato de cessão.

Dentre as obras estruturantes, o destaque é a pera ferroviária. A estrutura, localizada em Outeirinhos, na Margem Direita do Porto de Santos, será construída em uma área de 102 mil metros quadrados (m²), atualmente ocupada pelo terminal da Marimex.

O início das intervenções aconteceu em janeiro e o prazo de conclusão é de 24 meses. A obra consiste em um pátio circular que possibilitará o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem.

O projeto foi dividido em sete fases. A Fase 1, que contempla o reforço do pontilhão ferroviário 3 do canal do Mercado, teve início em outubro de 2023 e foi concluída no começo deste ano. Já as Fases 2 e 3, que abrange a retificação do traçado e ampliação das vias, tanto para as saídas de vagões vazios quanto para a entrada dos vagões carregados, tiveram as intervenções iniciadas em agosto de 2024 e estão previstas serem concluídas no início de 2025.

No decorrer do próximo ano serão feitas as obras de implementação das fases 4, 5 e 6, que consistem na compatibilização dos terminais com a nova operação. No segundo semestre de 2026, após a implantação da Fase 7, o projeto será concluído. “Trata-se de uma intervenção aguardada há décadas, que agora avança em um momento estratégico”, informa, em nota, a Fips.

Em outras frentes, a remodelação do pátio de Conceiçãozinha, na Margem Esquerda do Porto, em Guarujá, estava inicialmente prevista para ser entregue em cinco anos - ou seja, em 2029 - e foi finalizada em agosto deste ano.

“Pode-se citar também as obras que estão ocorrendo na região do Macuco, focadas no atendimento do cluster de celulose (STS14 e 14-A). Essa obra será antecipada e entregue ao final do ano, contemplando a infraestrutura que proporcionará o atendimento aos terminais da Suzano, Bracell e Eldorado”, acrescenta a Fips.

Presidente da associação gestora, João Almeida reforça o poder da união entre as principais concessionárias ferroviárias para transformar o acesso ao Porto de Santos, fundamental para o escoamento das exportações brasileiras.

“Registramos recordes históricos no tempo de descarga e no giro de vagões nos terminais portuários com consequente aumento na movimentação de carga. São conquistas que reforçam nosso compromisso com o desenvolvimento do Porto de Santos”, destaca.

Aumento

Mestre em Ciências em Engenharia de Transportes e sócio da Graf Infra Consulting, Rodrigo Paiva explica que a Fips conseguiu aumentar o volume transportado em 10,2% entre novembro de 2023 e setembro deste ano.

“Esse é o primeiro feito mensurável. Sabemos que ainda há muito a fazer, no entanto, entende-se que os primeiros anos de uma operação como essa são de execução de projetos, definição de cronogramas, preparação de contratações e início da contratação de obras”.

Segundo ele, se espera daqui em diante obras estruturantes, “como o acesso rodoviário na entrada do Porto, para ferroviária e demais melhorias previstas no contrato de concessão”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/11/2024

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL APURA SUPOSTA OMISSÃO DO DNIT NO AMAZONAS

Órgão deveria ter tomado adotar medidas fiscalizatórias e preventivas para evitar desabamentos e incidentes em portos fluviais no estado

Por ATribuna.com.br



Pier flutuante instalado na região do Amazonas para manter a operação mesmo diante do período de seca (Divulgação Log-In)

O Ministério Público Federal (MPF) solicitou ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) que informe, no prazo de dez dias, quais portos fluviais estão sob sua supervisão no Amazonas e que medidas vem adotando para prevenir desabamentos.

O MPF apura suposta omissão do Dnit em adotar medidas fiscalizatórias e preventivas para evitar desabamentos e incidentes em portos fluviais no estado do Amazonas.

Conforme a Lei nº 10.233/2001, uma das atribuições do Dnit é administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos d'água de domínio da União.

Em outubro, um deslizamento de terra atingiu Manacapuru, onde está localizado o Porto da Terra Preta, provocando a destruição de parte da estrutura do terminal e resultando em duas mortes.

Nos anos anteriores, outras situações similares ocorreram, incluindo o desabamento de parte da estrutura do Porto Novo, no município de Itacoatiara, em outubro de 2023, aparentemente por deterioração da terra.

O MPF diz que os portos do interior do estado são usados para o transporte de mercadorias e locomoção de pessoas, desempenhando um papel fundamental para a integração regional.

“Nos períodos de estiagem extrema, como o enfrentado atualmente, a estabilidade de estruturas portuárias localizadas em diversos municípios do Amazonas tem se mostrado deficiente”, diz o MPF.

Resposta

O Dnit informou para A Tribuna que tem monitorado atentamente esses fenômenos geológicos nos portos sob sua gestão e está avaliando a situação de cada instalação para adotar as medidas necessárias para garantir a segurança da população e a proteção do patrimônio público e de terceiros.

"No entanto, em alguns casos, são necessários estudos mais aprofundados e projetos específicos, o que demanda um prazo maior, não permitindo, assim, uma solução definitiva e imediata”.

O Dnit afirma que nos casos em que é detectado algum risco de desmoronamento adota medidas urgentes de segurança, como o isolamento da área afetada e a sinalização adequada, para proteger tanto a população quanto as estruturas portuárias.

A autarquia diz que cumpre suas responsabilidades e adota todas as medidas necessárias para garantir a segurança e a integridade de todas as suas infraestruturas portuárias, sem qualquer omissão.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 14/11/2024

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AMPLIARÁ CALADO OPERACIONAL DOS NAVIOS

A Companhia Docas de São Sebastião contratará uma empresa para a dragagem do Porto
Por ATribuna.com.br



O canal de acesso ao Porto de São Sebastião possui um dos maiores calados do Brasil, chegando a 25 metros de profundidade (Divulgação Governo do Estado de SP)

A Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) contratará uma empresa para a dragagem do Porto. O serviço prevê a retirada de sedimentos do fundo do berço de atracação e da bacia de manobra. A medida aumentará o calado operacional dos navios, permitindo o transporte de maior volume de cargas no local, que é de responsabilidade do Governo Estadual. O edital de licitação para a contratação da dragagem foi publicado na semana passada no Diário Oficial do Estado.

O canal de acesso ao Porto de São Sebastião possui um dos maiores calados do Brasil, chegando a 25 metros de profundidade. É um atrativo para embarcações de grande porte e permite operar volumes maiores de carga.

Já a profundidade na área de atracação, porém, é menor por estar perto da costa. Atualmente, chega a 8,70 metros. Por isso é fundamental contratar a dragagem de manutenção.

O serviço deve restabelecer a profundidade mínima de dez metros e retirar um volume de 34.588,37 metros cúbicos de sedimentos – o equivalente a mais de 2 mil caminhões cheios. O prazo previsto para a execução é de cinco meses.

Impactos

Para que a manutenção da profundidade aconteça, são realizadas medidas de mitigação, como o monitoramento ambiental. As obras e o acompanhamento são aprovados pelo Ibama, que é o órgão licenciador.

As propostas das empresas interessadas serão recebidas pela CDSS no dia 15 de janeiro do ano que vem, às 9 horas, em sessão pública. O Regulamento Interno de Licitações e Contratos da Companhia Docas de São Sebastião está disponível no site da Companhia **por meio do link**. <https://portoss.sp.gov.br/>

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/11/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA AVALIAÇÃO DE RESULTADO REGULATÓRIO DE NORMA QUE TRATA DOS DIREITOS E DEVERES DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO

Os aprimoramentos vão garantir mais previsibilidade e estabilidade contratual



Brasília, 14/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta quinta-feira (14), a análise das contribuições recebidas na audiência pública que tratou do aprimoramento da Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) referente à Resolução ANTAQ nº 62/2021.

O normativo estabelece as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário,

cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas.

A deliberação do processo, de relatoria do diretor Wilson Lima Filho, garante mais previsibilidade e estabilidade contratual. A avaliação desta resolução foi objeto do Tema 5.1.2 da Agenda de Avaliação do Resultado Regulatório da ANTAQ de 2022.

Além disso, foi instruído que a área técnica avalie, na agenda regulatória do ciclo 2025-2028, fazer ajustes na metodologia da cobrança de sobreestadia praticadas por agentes intermediários e inovações regulatórias internacionais com base na norma Final Rule publicada recentemente pela Federal Maritime Commission, dos Estados Unidos.

A ARR tem como objetivo analisar os resultados alcançados com a regulação implementada, apontar possibilidades de melhoria de intervenções regulatórias e gerar subsídios para a tomada de decisão da Agência.

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: 14/11/2024

UM DOS PRINCIPAIS CORREDORES LOGÍSTICOS DE SANTA CATARINA, BR-280/SC GANHA REVITALIZAÇÃO EM MAIS 30 QUILÔMETROS

O investimento de R\$ 84 milhões nas melhorias foi feito principalmente entre Irineópolis e Porto União



Trecho de 30 quilômetros da BR-280/SC foi totalmente revitalizado - Foto: Divulgação/DNIT

O pavimento e a sinalização no trecho da BR-280/SC, entre as cidades de Irineópolis e Porto União, no Planalto Norte Catarinense, acabam de ser totalmente revitalizados.

Com investimento de R\$84 milhões, aproximadamente, a entrega faz parte de um pacote de obras previstas para a rodovia, com melhorias como recuperação das pistas e dos acostamentos, além de revitalização de 128,1 quilômetros, entre as cidades de Mafra, Três Barras, Canoinhas, Bela Vista do Toldo, Irineópolis e Porto União, no Planalto Norte Catarinense.

Ao todo, 88 quilômetros da BR-280/SC já foram renovados, o que significa 80% das obras concluídas. Além disso, estão sendo executadas obras para melhorar acessos, drenagem, sinalização e implantação de terceiras faixas, na entrada de Irineópolis e a elevação da via, para reduzir os impactos causados com as enchentes.

Os serviços na BR-280/SC incluem ainda ações de conservação e manutenção, como limpeza da pista e supressão vegetal. O contrato prevê investimento total de R\$ 250 milhões, sendo que até novembro foram executados R\$ 208 milhões.

BR-280/SC

A rodovia é um dos principais corredores logísticos de Santa Catarina, ligando o Planalto Norte e o Norte do estado, regiões que são referência em produção do setor moveleiro, de motores elétricos, papel, agronegócio, têxtil, entre outros segmentos econômicos.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 14/11/2024

NA COP29, RENAN FILHO DETALHA ESTRATÉGIA PARA REDUZIR EMISSÕES NO SETOR DE TRANSPORTES

Meta é transportar 40% das cargas em ferrovias brasileiras até 2035, retirando caminhões da estrada; melhorar rodovias e estimular uso de biocombustíveis. Ministro dos Transportes integra delegação brasileira no Azerbaijão



Ministro e governador Helder Barbalho: Belém se prepara para receber COP30, a primeira da história em região de floresta - Foto: Luiz Siqueira/MT

Aum só tempo, fortalecer o modal ferroviário, melhorar a qualidade da malha rodoviária e estimular o uso de biocombustíveis, especialmente por veículos de carga, é a estratégia adotada pelo governo brasileiro para reduzir a emissão de gases de efeito estufa no setor de transportes. A informação foi dada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, nesta quarta-feira (13), durante a COP29 – mais alta



instância deliberativa no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, que, neste ano, é realizada em Baku (Azerbaijão).

“Atuamos principalmente em duas direções. A primeira é fortalecer o modo ferroviário para tirar caminhão de estrada e colocar carga em ferrovia. Quanto mais a gente fizer isso, mais reduz a emissão de carbono. No plano para o desenvolvimento ferroviário, a gente deseja colocar até 40% da carga em ferrovias até 2035, o que vai garantir menos emissões”, explicou Renan Filho. “Além disso, estamos melhorando as rodovias. Estrada com menos buraco é menos tempo de viagem, menos freada, menos desaceleração e aceleração, e isso também é menor volume de emissões”, completou.

O tripé de sustentabilidade no transporte se completa com o estímulo ao uso de biocombustíveis. “Agora estamos constituindo no Ministério dos Transportes os corredores azuis, que vão garantir gás natural e liquefeito para abastecer caminhões que transportam as cargas brasileiras. Um caminhão a gás natural liquefeito, comparativamente a um que usa óleo diesel, emite 30% menos carbono, o que é muito importante para reduzir as emissões”, disse o ministro.

Renan Filho destacou que o setor de transportes brasileiro é um dos que menos emite carbono no mundo, devido ao uso de biocombustíveis, como o etanol e o biodiesel, prática que vem sendo estimulada há anos. Além disso, o Brasil está na vanguarda do desenvolvimento do Combustível Sustentável de Aviação (SAF).

Meta ousada

Na avaliação do ministro, essas diretrizes serão essenciais para que o setor colabore com a Nova Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), apresentada pelo Brasil na COP29: reduzir entre 59% e 67% as emissões líquidas de gases de efeito estufa até 2035, em relação às emissões de 2005. “É uma meta arrojada, mas, ao mesmo tempo, factível, pois permite o desenvolvimento do país, a geração de emprego e o crescimento da nossa economia, dado que somos ainda um país muito desigual, onde as pessoas precisam trabalhar e ter salários melhores”, pontuou.

“Poucos países do mundo têm políticas como as do Brasil no uso de biocombustíveis. Além da nossa matriz energética limpa, das nossas florestas preservadas, diferentemente de outros países que suprimiram a sua vegetação, o Brasil dá bons exemplos”, enfatizou. “Somos potência ambiental, podemos dar o bom exemplo e cobrar responsabilidade dos países mais ricos do mundo, os maiores emissores e que podem dar a maior contribuição para frear a mudança do clima que agride o planeta, eleva as temperaturas e causa comportamentos climáticos extremos”, afirmou o ministro dos Transportes.

Contagem regressiva

Entre a delegação brasileira na COP29 – liderada pelo vice-presidente da República, Geraldo Alckmin –, o clima já é de contagem regressiva para a próxima conferência: a COP30 será realizada em 2025, em Belém (PA). “Tivemos COP em Dubai, Baku – regiões que exploram muito o petróleo – e em Paris – grande centro urbano cosmopolita. Agora, vamos ter a primeira COP na floresta amazônica, demonstrando que o Brasil tem muitos desafios e pode colaborar muito com a fredda das mudanças climáticas”, concluiu Renan Filho.

Na manhã desta quarta-feira, o ministro se reuniu com os governadores dos estados da Amazônia Legal, no COP30 Day, evento realizado pelo Consórcio Interestadual da Amazônia Brasileira. O presidente do consórcio e governador do Pará, Helder Barbalho, sublinhou o papel das hidrovias e ferrovias para o desenvolvimento da Amazônia. “O Brasil é um país continental e a logística é fundamental para o desenvolvimento do nosso país e para a redução das emissões. É isso que queremos construir: desenvolvimento sustentável, a partir do fortalecimento da floresta e da economia para gerar empregos verdes”, disse.

Também estiveram presentes no COP30 Day o vice-presidente Geraldo Alckmin; as ministras do Meio Ambiente, Marina Silva, e dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara; e o embaixador André Corrêa do Lago, entre outras autoridades.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 14/11/2024

GRUPO DE TRABALHO CRIADO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES COMEÇA A DISCUTIR CONCESSÃO DE FERROVIAS OUTORGADAS À RUMO MALHA SUL

Trechos que atravessam o estado do Rio Grande do Sul terão atenção especial



Grupo de Trabalho criado pelo MT vai discutir solução voltada à otimização da Malha Sul - Foto: Divulgação Rumo Logística S.A.

O Ministério dos Transportes deu início às discussões para uma solução voltada à otimização da Malha Sul, atualmente sob concessão da Rumo Logística S.A. O debate acontece no âmbito de um Grupo de Trabalho (GT), instituído nesta quarta-feira (13), por meio de portaria publicada no Diário Oficial da União.

"Este Grupo de Trabalho representa um passo fundamental para aumentar a eficiência da Malha Sul, promovendo um desenvolvimento econômico mais sustentável para a região. Com a participação do governo federal, dos estados e do setor ferroviário, será possível entender melhor as demandas específicas dessa malha, identificar os principais gargalos e propor soluções que garantam seu pleno funcionamento e competitividade", destacou o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

A concessão da Malha Sul é de 1997 e o contrato vence em 2027. Esta outorga contempla vários segmentos ferroviários que cortam os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Todos os trechos estarão em debate e será dada uma atenção especial às ferrovias do estado gaúcho, devido a prejuízos de infraestrutura decorrentes das enchentes que atingiram o estado neste ano.

As discussões devem se estender pelo período de 90 dias, podendo o prazo ser prorrogado por mais três meses.

O Grupo de Trabalho terá como presidente o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro. Já a secretaria-executiva do GT caberá ao secretário Leonardo Ribeiro. Integram a equipe, ainda, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Viatale, o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão, e o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 14/11/2024

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE SANTOS INAUGURA NOVO POSTO DE ELETRIFICAÇÃO PARA REBOCADORES

Redação Portogente

A iniciativa é um passo importante rumo a descarbonização no Porto de Santos

Nesta quinta-feira (14), às 14h30, o Porto de Santos dará um passo significativo rumo à sustentabilidade e a descarbonização, com a inauguração de um moderno sistema de Onshore Power Supply (OPS) no cais da curva do armazém 23. Esse projeto inovador de eletrificação possibilitará que até três rebocadores, atracados simultaneamente, sejam abastecidos com energia limpa diretamente do cais, permitindo que desliguem seus geradores a diesel durante as estadias nos cais.



Foto: Divulgação

Fruto de uma parceria entre a Autoridade Portuária de Santos (APS), o SINDIPORTO e as cinco empresas que operam rebocadores em Santos, o novo sistema busca reduzir o impacto ambiental das operações portuárias e marca uma transformação sustentável nas operações de rebocadores. A energia utilizada é 100% renovável, proveniente da hidrelétrica de Itatinga, com potencial de reduzir a emissão

diária de 8,4 toneladas de dióxido de carbono, além de 165 kg de óxidos de nitrogênio, 21 kg de dióxido de enxofre e 6 kg de material particulado.

Além do novo posto, o Porto de Santos também conta com um ponto de eletrificação no Cais da Marinha, voltado ao atendimento das embarcações da Marinha do Brasil.

O Presidente da APS, Anderson Pomini, afirma que "este projeto coloca o Porto de Santos na vanguarda global das iniciativas sustentáveis em portos, alinhando-o com as metas internacionais de descarbonização e contribuindo para a melhoria da qualidade ambiental e da relação Porto-Cidade". A APS ainda planeja expandir a infraestrutura de eletrificação, com a instalação de mais cinco painéis até o final de 2025.

Essa iniciativa reflete o compromisso do Porto de Santos com a inovação e com o desenvolvimento de práticas que fortalecem a sustentabilidade em uma das mais importantes portas de entrada e saída de mercadorias do país.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/11/2024

NAVEGANDO EM CLIMA TEMPESTUOSO

Editorial Portogente

Representantes diplomáticos/governamentais de duzentos países discutem (esta é a palavra!), pensando mais nos interesses próprios que na grave questão global.



Iniciada neste dia 11, prossegue até 22 de novembro em Baku, Azerbaijão, a Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (Conferência das Partes, ou COP-29). Representantes diplomáticos/governamentais de duzentos países discutem (esta é a palavra!), pensando mais nos interesses próprios que na grave questão global. E quem leva para esta reunião o tema do comércio marítimo internacional prejudicado por essas catástrofes?

"Navios do Deserto", navios desertos... e o clima? / Foto: <https://wallhere.com/pt/wallpaper/1860617>

Veja mais: United Nations Climate Change - ¿Qué es la COP29?

<https://unfccc.int/es/cop29/about-cop29>

Falam na COP sobre enfrentamento da crise climática mundial (que vários governantes negam existir, mesmo entre ciclones sobre suas cabeças e queimadas sob seus pés!). É a “COP do Financiamento”, debate que ocorre enquanto terra, água, vento e fogo destroem recursos econômicos por todo o planeta... E há quem diga haver tempo de sobra (para bolsos trilionários ficarem ainda mais cheios).

Veja mais: Vitória de Trump Preocupa Parceiros Internacionais Antes da COP29

<https://forbes.com.br/forbesesg/2024/11/vitoria-de-trump-preocupa-parceiros-internacionais-antes-da-cop29/>

Preparando remédio salvador para paciente que já morreu: com tantos impasses, fica aquele chove-não-molha das conferências anteriores, com decisões espetaculosas que o vento leva e o fogo consome (lembram o que Trump fez com o Tratado de Paris-2015?). Em meio a questões mais imediatas (inundações, queimadas, destruições, mortes), sobra tempo para pensar como ficará o comércio marítimo mundial nesse contexto?

Veja mais: Os efeitos das mudanças climáticas e os impactos da Rota do Mar do Norte no comércio internacional

<https://revistaft.com.br/os-efeitos-das-mudancas-climaticas-e-os-impactos-da-rota-do-mar-do-norte-no-comercio-internacional/>

Vejamos Manaus, um pequeno exemplo: adaptado à enorme variação histórica no nível do rio Negro, construiu em 1907 o cais flutuante do Roadway. Mesmo que continue funcionando bem, de que adiantará, se nem canoas ultrapassarem leitos arenosos onde se caminha em largos períodos do ano? Não esperamos oceanos secos, pelo contrário, mas... quais portos marítimos conseguirão operar em águas mais elevadas?

Veja mais: Os efeitos das mudanças climáticas e os impactos da Rota do Mar do Norte no comércio internacional

<https://revistaft.com.br/os-efeitos-das-mudancas-climaticas-e-os-impactos-da-rota-do-mar-do-norte-no-comercio-internacional/>

Que adiantará os portos funcionarem, se as mudanças climáticas mudarem também as rotas oceânicas? O degelo da calota polar ártica já recriou a “Passagem Nordeste”... O “novo normal” climático pode cancelar portos importantes, pois quem quer ver seu navio no meio de um tsunami ou impossibilitado de operar no cais por falta de energia para os portaineres? As vias terrestres, sob inundações e queimadas, também não prejudicam o tráfego marítimo? Que rotas mercantes serão suspensas por pandemias e seus mosquitos vetores? Que economias (e países) submergirão aos danos climáticos? Ah, e quanto isso afetará os custos do transporte?

Veja mais: A nova passagem russa pelo Ártico: expandindo as fronteiras comerciais

<https://estrategiaglobal.org/2023/01/17/a-nova-passagem-russa-pelo-artico-expandindo-as-fronteiras-comerciais/>

Pois é. Há bastante o que debater, se quiserem. Foi-se há muito o tempo em que a única preocupação com o clima era a expressada pelas manchetes de alguns jornais: “Chuva. Porto parou”.

Veja mais: "Chuva. Porto parou"

<https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0289b.htm>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/11/2024



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A INDÚSTRIA NAVAL E A REFORMA TRIBUTÁRIA: UM DELICADO EQUILÍBRIO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A reforma tributária, um tema de grande relevância para o futuro econômico do Brasil, traz à tona debates complexos e impacta diversos setores da economia. Um dos segmentos que mais sofrem com as implicações da reforma é a indústria naval brasileira, que vê ameaçada sua competitividade com a possível exclusão do Registro Especial Brasileiro (REB) do texto final da regulamentação do novo sistema tributário.

O REB, criado para impulsionar o setor naval nacional, oferece uma série de incentivos fiscais e operacionais cruciais para a construção e a manutenção de embarcações no Brasil. Sua importância vai além da indústria naval, impactando diretamente a navegação e o transporte de cargas, setores fundamentais para a economia do País.

Como destacou o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Batista, na Câmara dos Deputados, nessa quarta-feira, nesse cenário, a exclusão do REB da reforma tributária representará um duro golpe para a indústria naval brasileira, colocando em risco milhares de empregos e comprometendo a capacidade do País de construir e manter uma frota própria. A perda de competitividade frente a outros países, que oferecem incentivos semelhantes para seus setores navais, poderia levar ao encolhimento da indústria e à maior dependência de navios estrangeiros.

É fundamental ressaltar que a indústria naval brasileira desempenha um papel estratégico para o Brasil. Além de gerar empregos e divisas, o setor contribui para a segurança nacional, garantindo a autonomia do País em relação ao transporte marítimo. A construção de navios também estimula o desenvolvimento de outras indústrias, como a metalúrgica e a de equipamentos.

A manutenção do REB é essencial para garantir a sobrevivência e o crescimento da indústria naval brasileira. Os incentivos fiscais oferecidos pelo programa são fundamentais para compensar os altos custos de construção naval e permitir que as empresas brasileiras possam competir em igualdade de condições com os concorrentes internacionais.

A mobilização de parlamentares e representantes do setor em defesa do REB é um sinal positivo de que a importância desse tema está sendo reconhecida. É fundamental que o Congresso Nacional encontre uma solução que concilie os objetivos da reforma tributária com a necessidade de preservar a competitividade da indústria naval brasileira.

A preservação do REB não significa abrir mão da reforma tributária, mas sim encontrar um caminho que permita conciliar os interesses de todos os envolvidos. É preciso buscar soluções que simplifiquem o sistema tributário, reduzam a burocracia e, ao mesmo tempo, garantam a competitividade da indústria nacional.

Em suma, a manutenção do REB é fundamental para o futuro da indústria naval brasileira. Ao preservar os incentivos fiscais e operacionais oferecidos pelo programa, o País estará investindo em um setor estratégico para sua economia e garantindo a sua autonomia em relação ao transporte marítimo. É preciso que os legisladores compreendam a importância desse tema e trabalhem para encontrar uma solução que beneficie tanto a indústria naval quanto a sociedade como um todo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - TCU APROVA REPACTUAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA BR-163/MS

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

REPACTUAÇÃO APROVADA 1

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nessa quarta-feira, dia 13, a repactuação do contrato de concessão do trecho de 847,2 quilômetros da BR-163/MS, que atravessa o Mato Grosso do Sul. A rodovia é administrada pela MSVia desde 2014. Os novos termos do contrato demandam investimentos de R\$ 12 bilhões, incluindo a duplicação de 170 quilômetros e a construção de uma terceira faixa em outros 190 quilômetros.

REPACTUAÇÃO APROVADA 2

A modernização do contrato firmado com a MSVia faz parte de um esforço do Ministério dos Transportes para ajustar contratos de concessões rodoviárias com baixos níveis de investimento, o que, segundo a pasta, “frequentemente resulta em obras paralisadas”. A ação tem o objetivo de aumentar a eficiência na execução dos projetos, garantir a agilidade das obras e oferecer maior segurança aos usuários da malha concedida, além de promover o desenvolvimento econômico da região percorrida pela via.

MINISTRO NA COP29 1

O ministro dos Transportes, Renan Filho, apresentou a estratégia de sua pasta para reduzir a emissão de gases do efeito estufa no setor de transportes do Brasil. A exposição ocorreu nessa quarta-feira, dia 13, durante a COP29 – a 29ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas – que é realizada em Baku, no Azerbaijão. Renan destacou, entre outras propostas, a de ampliar a participação ferroviária na movimentação de cargas dos atuais 17% para 40% até 2035.

MINISTRO NA COP29 2

“Atuamos principalmente em duas direções. A primeira é fortalecer o modo ferroviário para tirar caminhão de estrada e colocar carga em ferrovia. Quanto mais a gente fizer isso, mais reduz a emissão de carbono. No plano para o desenvolvimento ferroviário, a gente deseja colocar até 40% da carga em ferrovias até 2035, o que vai garantir menos emissões”, explicou o ministro, uma das autoridades que integram a comitiva brasileira. “Além disso, estamos melhorando as rodovias. Estrada com menos buraco é menos tempo de viagem, menos freada, menos desaceleração e aceleração, e isso também é menor volume de emissões”, completou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024

NACIONAL - EXPLOSÕES EM BRASÍLIA PROVOCAM MORTE E EVACUAÇÃO DE PRÉDIOS PÚBLICOS

Corpo encontrado em frente ao prédio do STF é de um ex-candidato a vereador pelo PL e dono do carro que explodiu próximo à Câmara

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



O corpo encontrado foi identificado como o de Francisco Wanderley Luiz, conhecido como Tiu França, candidato a vereador em 2020 pelo Pardo Liberal (PL) em Rio do Sul (SC)

Duas explosões foram registradas na noite de quarta-feira (13) na Praça dos Três Poderes, em Brasília (DF). Um corpo foi encontrado em frente ao Supremo Tribunal Federal (STF), e a área foi rapidamente isolada. Equipes dos bombeiros e especialistas em explosivos do Exército foram

acionados para atender à ocorrência.



As explosões ocorreram por volta das 19h30. A primeira foi nas proximidades do STF, e a segunda envolveu um carro que explodiu perto do Anexo IV da Câmara dos Deputados. O corpo encontrado foi identificado como o de Francisco Wanderley Luiz, conhecido como Tiu França, candidato a vereador em 2020 pelo Pardo Liberal (PL) em Rio do Sul (SC) e proprietário do veículo.

Em entrevista coletiva, a governadora em exercício do Distrito Federal, Celina Leão (PP), afirmou que o homem tentou acessar o prédio do STF. “Logo após o momento da explosão, o cidadão se aproximou do Supremo. Ele tentou entrar no prédio e não conseguiu. E realmente teve a explosão ali na porta”, relatou Celina. O governador Ibaneis Rocha (MDB), está licenciado e em viagem à Itália. De acordo com Celina, ele poderá retornar a Brasília devido à gravidade do caso.

Após o ocorrido, a segurança no Palácio do Planalto foi reforçada, com militares cercando o prédio. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que esteve no Planalto horas antes das explosões, já havia se deslocado para o Palácio da Alvorada. Embora não tenha há visto uma ordem de evacuação no Planalto, a polícia orientou que as pessoas e a imprensa evitassem permanecer na área externa.

As sessões plenárias da Câmara dos Deputados e do Senado Federal foram encerradas após as explosões. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), informou que a Polícia Legislativa das duas Casas está auxiliando na investigação dos fatos.

Segundo a assessoria do STF, os ministros deixaram o prédio em segurança. No momento das explosões, advogados e autoridades que acompanhavam um julgamento já estavam deixando o plenário. O público foi evacuado pela área do subsolo, e o edifício foi interditado logo em seguida.

O presidente do STF, Luís Roberto Barroso, conversou por telefone com o presidente Lula, mas o conteúdo da conversa não foi divulgado. O ministro também manteve contato com o diretor-geral da Polícia Federal (PF), Andrei Rodrigues, e com a governadora em exercício, Celina Leão.

Peritos criminais da PF vão conduzir as investigações no local, utilizando uma abordagem detalhada de reconstrução do cenário, semelhante à que foi usada na apuração dos ataques aos prédios dos Três Poderes em 8 de janeiro do ano passado. Entre os procedimentos iniciais, os peritos da PF realizarão a coleta de vestígios e análise das imagens da área, utilizando tecnologias 3D para mapear a dinâmica do ataque.

Especialistas do Instituto Nacional de Criminalística (INC), com experiência em perícias de crimes com explosivos, também foram acionados para contribuir com as investigações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024

NACIONAL - GOVERNO DO DF REFORÇA SEGURANÇA NA PRAÇA DOS TRÊS PODERES

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Após as explosões na Praça dos Três Poderes, em Brasília (DF), na noite de quarta-feira (13), a governadora em exercício do Distrito Federal, Celina Leão (PP), anunciou que todas as áreas dos poderes públicos na capital, incluindo a Esplanada dos Ministérios, receberam reforço na segurança.

“Nós reforçamos toda a segurança do Palácio do Planalto, do Alvorada, da residência oficial e também (as áreas dos) poderes”, afirmou a governadora.

Celina detalhou que as áreas atingidas foram isoladas e que equipes especializadas foram mobilizadas. “Nós temos um esquadrão antibombas que treina o Brasil inteiro. A Polícia Civil está cuidando da parte de inteligência, levantando dados, descobrindo se tem mais alguma ramificação ou alguma (nova) situação também”, explicou.

O secretário executivo de Segurança Pública, Alexandre Patury, também presente na coletiva, destacou a rápida resposta policial ao ocorrido, lembrando a crítica à demora da polícia durante os ataques de 8 de janeiro do ano passado. “A gente pode assegurar que a Polícia Militar atuou imediatamente. Nós temos uma segurança de perímetro muito grande na área da Esplanada”, enfatizou.

A comandante da Polícia Militar do DF, coronel Ana Paula Barros, acrescentou que a prioridade inicial foi verificar a existência de vítimas nas áreas das explosões. A governadora Celina Leão reforçou que as investigações da Polícia Civil, que correm paralelamente às da Polícia Federal, serão encaminhadas ao Supremo Tribunal Federal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 14/11/2024

NACIONAL - EXCLUSÃO DO REB NA REFORMA TRIBUTÁRIA AMEAÇA CONSTRUÇÃO NAVAL, DIZ DINO ANTUNES

Em evento na Câmara, secretário de Hidrovias e parlamentares defendem incentivo como essencial para competitividade do setor

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



O secretário Dino Antunes e outros especialistas do setor participaram de um simpósio promovido pela Frente Parlamentar Mista para o Desenvolvimento da Navegação Interior

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Antunes, afirmou que a exclusão do Registro Especial Brasileiro (REB) do texto da reforma tributária poderá ter um impacto negativo

significativo para a indústria marítima do país.

“Na reforma tributária, o REB é fundamental. Se não conseguirmos manter a questão do REB, é a morte da indústria brasileira de construção naval, e a morte da construção naval prejudica também a navegação”, disse Antunes na quarta-feira (13), durante um simpósio promovido pela Frente Parlamentar Mista para o Desenvolvimento da Navegação Interior na Câmara dos Deputados.

O REB É UM PROGRAMA CRIADO PARA IMPULSIONAR A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA, OFERECENDO UMA SÉRIE DE INCENTIVOS FISCAIS E OPERACIONAIS. ENTRE AS VANTAGENS, ESTÃO A ISENÇÃO DE TRIBUTOS, A DESONERAÇÃO DE ENCARGOS SOCIAIS E O FOMENTO À CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM ESTALEIROS NACIONAIS

“Existe uma relação umbilical entre a construção e a navegação. Então, a manutenção do REB é um elemento fundamental”, completou.

O REB é um programa criado para impulsionar a indústria naval brasileira, oferecendo uma série de incentivos fiscais e operacionais. Entre as vantagens, estão a isenção de tributos, a desoneração de encargos sociais e o fomento à construção de embarcações em estaleiros nacionais.

Além disso, o REB facilita a realização de reparos e manutenções obrigatórias nas embarcações, reduzindo custos, promovendo maior controle sobre as operações marítimas e, assim, fortalecendo a competitividade do setor.

No texto de regulamentação da reforma tributária que tramita no Congresso Nacional (PLP 68/2024), está previsto o corte dos benefícios fiscais relacionados à alíquota sobre a receita proveniente da venda de partes e peças de embarcações, bem como sobre a aquisição e importação de



componentes e equipamentos utilizados na construção, modernização, reparo, revisão e manutenção das embarcações.

O deputado Saullo Vianna (União-AM), membro da Frente Parlamentar Mista para o Desenvolvimento da Navegação Interior, informou que está em tratativas com parlamentares para reverter a retirada do REB da regulamentação da reforma tributária.

“Temos uma vantagem porque o relator da regulamentação do texto no Senado é do Amazonas, Eduardo Braga (MDB-AM), alguém com quem temos uma boa relação e possibilidade de diálogo. Eu já tenho agendas marcadas para tratar especificamente sobre o tema do REB, para que possamos mantê-lo no texto da reforma tributária e garantir que o setor não sofra essa perda”, contou.

Dragagens

Saullo Vianna (União-AM) ainda apontou a necessidade de um maior envolvimento do Governo Federal para resolver os problemas de dragagem que afetam a navegação interior dos rios da região Norte do país, devido aos fenômenos climáticos recentes.

“Por conta das últimas secas, principalmente no ano passado, nós sofremos em Manaus (AM). Ficamos 60 dias sem poder receber navios que abasteciam não apenas a cidade, mas também a Zona Franca. Isso aconteceu porque não havia dragagem, e os navios ficaram impossibilitados de chegar ao Porto de Manaus devido ao baixo nível do rio”, observou o deputado.

A ideia do parlamentar é avançar com um Projeto de Lei que retire os entraves burocráticos que envolvem os processos de dragagem dos rios da região Norte, uma demanda crescente devido ao aquecimento global.

“Nosso objetivo é flexibilizar o licenciamento ambiental da dragagem dos rios. Como essa prática está se tornando comum, em breve as empresas de navegação também terão de realizar a dragagem, especialmente nos portos. Portanto, olhando para o futuro, queremos garantir, por meio da legislação, que as exigências de licenciamento ambiental sejam mais ágeis, permitindo que as intervenções sejam feitas de forma mais rápida e eficiente”, explicou Vianna.

Estiagem

Dino Antunes detalhou como a pasta se mobilizou para enfrentar os desafios impostos pela estiagem severa deste ano. “Hoje, felizmente, nos quatro trechos principais da Região Norte, conseguimos, pelo menos, fazer a contratação por cinco anos. Não iniciamos da maneira como desejávamos, mas conseguimos garantir essa contratação por um tempo mais longo, o que nos permite pensar em anos menos difíceis. 2025 será um ano ainda difícil para a navegação no Norte do país”, disse.

Antunes concordou com a ideia do deputado e apontou a necessidade urgente de apoio legislativo para resolver o impasse no licenciamento ambiental, visto que há uma dificuldade em obter as autorizações para dragagens, mesmo sendo aquelas de manutenção, que não visam ampliar a capacidade das hidrovias.

Também participaram do simpósio Adalberto Tokarski, diretor da Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (Adecon); Dodó Carvalho, presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani); Eduardo Nery, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac); e Gabriela Costa, diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024

NACIONAL - BRASIL E CHINA FIRMAM NOVA ETAPA DE INVESTIMENTOS EM PARANAGUÁ

Visita de secretário nacional de Portos a Shenzhen fortalece laços estratégicos e prevê novos aportes no TCP

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Alex Ávila com o secretário de Infraestrutura do PR, Sandro Alex de Oliveira, o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, e o CEO do Porto de Mawan, Jeffrey He (Foto: Divulgação/MPor)

O secretário nacional de Portos, Alex Avila, se reuniu no início deste mês com a diretoria da China Merchants Port (CMPort), controladora do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), para formalizar uma carta de intenção que visa a ampliação dos investimentos no terminal.

Durante sua viagem oficial à China, Avila visitou o Porto de Mawan, em Shenzhen, onde pôde observar as operações do terminal, incluindo seu centro de controle operacional automatizado e os projetos de expansão em andamento. A visita proporcionou uma visão detalhada da conexão estratégica entre as atividades da CMPort na China e no Brasil, já que o Porto de Mawan movimenta aproximadamente 3 milhões de TEU anualmente. “É um complexo moderno, com grande parte das operações automatizadas, com equipamentos e caminhões operados remotamente. Um modelo a ser seguido”, afirmou o secretário.

A delegação brasileira incluiu o secretário estadual de Infraestrutura do Paraná, Sandro Alex Cruz de Oliveira, e o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, que foram recebidos pelo CEO do porto, Jeffrey He, e outros executivos da CMPort. Em outra ocasião, o grupo foi recebido pelo vice-ministro de Transportes da China, Wang Gang, com quem discutiram novas possibilidades estratégicas de parceria, incluindo concessões como a do canal de Paranaguá e o terminal Tecon Santos 10 (STS 10), com leilões previstos para o final de 2025. Os executivos chineses manifestaram grande interesse em expandir suas operações no Brasil.

Durante a agenda com o Ministério de Transportes da China, foram abordados planos para fortalecer as relações logísticas entre os países e atrair novos investimentos chineses nos portos brasileiros. Aproveitando a oportunidade, a Secretaria de Portos convidou formalmente o Ministério de Transportes da China para uma visita ao Brasil, com o objetivo de explorar mais de perto as oportunidades portuárias, especialmente os 43 leilões de concessões previstos até o final de 2026.

“A China é um dos principais parceiros comerciais do Brasil e o maior comprador de diversos produtos nacionais, como commodities agrícolas (especialmente soja), minério de ferro, petróleo e carnes congeladas, como a suína. Para atender essa demanda, os portos brasileiros desempenham um papel essencial e estratégico no comércio exterior, servindo como o principal meio de transporte para esses produtos. A infraestrutura portuária é, portanto, fundamental para manter a eficiência e a competitividade das exportações brasileiras, que têm na China um mercado vasto e crescente”, destacou Alex Avila.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/11/2024

COP-29: ALCKMIN DESTACA POTENCIAL DO BRASIL EM COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS

Vice-presidente também foi questionado sobre como reduzir emissões aumentando a produção de petróleo

Por **YUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebeneews.com.br

Nesta quarta-feira (13), o vice-presidente da República e ministro da Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, ressaltou o potencial do Brasil para se tornar um dos principais países do mundo

na adoção de combustíveis sustentáveis em suas operações logísticas e nos diferentes modais de transporte. A fala foi durante sua participação na Conferência do Clima da ONU – COP29, que está sendo realizada em Baku, no Azerbaijão.



Alckmin explicou que a União tem se esforçado para estimular setores econômicos a adotar alternativas sustentáveis por meio da Lei do Combustível do Futuro. Cadu Gomes/VPR

“Temos 85% da frota de veículos brasileira flex, grande parte dela abastecida com etanol, energia renovável e verde. O Brasil pode ser o grande protagonista no uso do SAF (sigla em inglês para Sustainable Aviation Fuel, ou Combustível Sustentável de Aviação), na substituição do querosene de aviação”, disse.

A declaração foi dada após Alckmin ser questionado sobre como o Governo Federal pretende conciliar as expectativas para o aumento da produção de petróleo com as metas de diminuição de emissões na nova Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), que estabelece que o país reduzirá suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) entre 59% e 67% até 2035.

Alckmin explicou que a União tem se esforçado para estimular setores econômicos a adotar alternativas sustentáveis por meio da Lei do Combustível do Futuro. “O Brasil caminha agora para o etanol de segunda geração. Vamos fazer etanol da palha, da folha, do bagaço, com uma pegada de carbono ainda menor”, detalhou.

O vice-presidente mencionou que, atualmente, o país tem 27% de etanol na gasolina, mas, com a nova lei, a meta é elevar esse percentual para 35%. “Já em relação ao biodiesel: o governo anterior tinha reduzido de 13% para 10%; no ano passado, nós aumentamos de 10% para 12%, e este ano para 14%. No ano que vem, vai para 15% de ‘bio’ no diesel, diminuindo a participação do diesel e aumentando a participação dos óleos vegetais”, completou.

A nova meta foi entregue ao presidente da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança Climática (UNFCCC), Simon Stiell, nesta quarta-feira (13). O objetivo da NDC é alinhar o Brasil aos termos do Acordo de Paris, que visa limitar o aquecimento global a 1,5°C acima dos níveis pré-industriais. Em números, o país busca reduzir suas emissões de mais de 2 bilhões de toneladas de CO2 para 850 milhões de toneladas.

A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, pontuou que o Brasil busca aumentar a ambição nas suas metas climáticas, mas que esse é um processo que exige responsabilidade, especialmente no que se refere às mudanças tecnológicas que precisam ser assimiladas, além de suporte em termos de incentivos econômicos.

“A meta para todos os setores: para a agricultura, para o desmatamento, mas também para a indústria, o comércio, o transporte — para todos os setores”, afirmou a ministra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/11/2024

REGIÃO NORTE - A UM ANO DA COP 30, BELÉM FAZ OBRAS PARA REFORÇAR INFRAESTRUTURA

Capital do Pará será sede do evento, que ressalta as discussões acerca do clima e da sustentabilidade

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

Falta um ano para o início da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança Climática, a COP 30, em Belém, no Pará. Entre os dias 10 e 21 de novembro de 2025, a cidade será o centro das discussões sobre as mudanças climáticas, reunindo mais de 60 mil pessoas, incluindo chefes de Estado, diplomatas, empresários, ativistas e representantes de 193 países membros da ONU.



Os preparativos para a COP 30 em Belém não se limitam à infraestrutura. A população local está sendo preparada para o evento com cursos profissionalizantes e de línguas (Foto: Bruno Cecim/Agência Pará)

estufa, o financiamento para países em desenvolvimento, a preservação de florestas e a adaptação às mudanças climáticas.

“O evento será um legado para a população local, não apenas por meio de obras como a macrodrenagem, que melhorarão a qualidade de vida e o saneamento básico, mas também pelo impacto econômico, com aumento do turismo e geração de emprego e renda”, afirmou o secretário extraordinário da COP 30, Valter Correia.

Entre os principais projetos em andamento, estão as reformas do Complexo Ver-o-Peso e o Mercado de São Brás, além da construção do Parque Linear São Joaquim, que contará com R\$ 299 milhões em investimentos. Outra obra é a revitalização do Parque da Cidade, que será o palco central da conferência. Com 500 mil m² de área, o parque incluirá um museu da aviação, um centro de economia criativa e áreas de lazer e esporte, transformando-se em um legado permanente para a cidade após o evento.

Para garantir acomodações adequadas para as delegações, entre os investimentos principais do governo está a construção da Vila Líderes, um complexo de 500 quartos de padrão cinco estrelas, que ficará como legado após a conferência. O setor privado vai construir dois hotéis de luxo na área portuária da cidade.

Segundo o secretário, a sustentabilidade estará sempre em foco. “Estamos contratando uma consultoria de sustentabilidade para garantir que as ações de preservação ambiental sejam integradas em todo o processo, e não apenas em iniciativas pontuais”, destacou Valter Correia. A ideia é transformar Belém em um exemplo de cidade sustentável.

Os preparativos para a COP 30 em Belém não se limitam apenas à infraestrutura. A população local está sendo preparada para receber o evento, com cursos profissionalizantes e de línguas, que visam melhorar a empregabilidade dos moradores e transformar as oportunidades geradas pela conferência em benefícios permanentes. De acordo com Correia, o engajamento da população é uma prioridade, e muitos já estão envolvidos nas obras e projetos que irão transformar Belém para a COP 30 e além.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024

REGIÃO SUL - WILSON SONS EXPANDE OPERAÇÕES COM NOVA ROTA DO TECON RIO GRANDE

Com cinco navios, operadora facilita o comércio internacional, ligando portos da América do Sul a regiões como o Oriente Médio e Índia

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

A Wilson Sons, uma das principais operadoras de logística portuária do Brasil, anunciou que deu início a uma nova linha de serviço marítimo por meio do terminal de contêineres (Tecon) Rio Grande, no Rio Grande do Sul. Chamado de MEDSA Service, a rota liga a América do Sul e o Mediterrâneo e possui escala direta com o Marrocos.



O Tecon Rio Grande tem capacidade de operar 1,4 milhão de TEU e receber navios tipo New Panamax, posicionando o ativo como a melhor alternativa para transbordo do Cone Sul (Foto: Divulgação/Wilson Sons)

A linha é operada pela SeaLead, empresa marítima que atua no transporte de contêineres e serviços. O novo serviço permitirá que o continente sul-americano se conecte de forma mais eficiente com regiões importantes de comércio como o Norte da África, Mediterrâneo, Oriente Médio e a Índia.

De acordo com a Wilson Sons, a rota conta com cinco navios: Cape Byron, com capacidade de 1.930 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés); Escape, com capacidade de 1.349 TEU; Espoir, com capacidade de 1.349 TEU; Green Hope, com capacidade de 1.700 TEU; e Seatrade Chile, com capacidade de 1.781 TEU.

“A nova rota marítima reitera o nosso compromisso em oferecer maior agilidade no serviço prestado e capacidade de transporte, que irá impulsionar o crescimento do comércio exterior gaúcho e fortalecer a nossa consolidação como um importante hub logístico do Cone Sul”, comentou Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande.

Segundo informou a companhia, o MEDSA Service também vai concentrar no Tecon Rio Grande cargas oriundas dos portos de Buenos Aires, na Argentina, e Montevideú, no Uruguai, via navios feeder, realizando o transbordo para os destinos atendidos até o Mediterrâneo.

“Com o lançamento do Serviço MEDSA, não estamos apenas expandindo nossa rede, mas também aumentando nossa capacidade de atender aos mercados do Brasil e Mediterrâneo. Este serviço é projetado para atender aos altos padrões de confiabilidade e eficiência que nossos clientes esperam da SeaLead”, disse Suleyman Avci, CEO da SeaLead.

Com localização estratégica, o Tecon Rio Grande tem capacidade de operar 1,4 milhão de TEU e receber navios tipo New Panamax (366 metros) com 900 metros de cais, produtividade, uso de tecnologia e automação, posicionando o ativo como a melhor alternativa para transbordo do Cone Sul.

FIL

A Wilson Sons tem expandido suas operações de cargas para locais estratégicos do comércio exterior. Como exemplo, neste ano, a operadora, através do Tecon Rio Grande inaugurou o serviço semanal Far East-India-Latin America Service (FIL), que conecta a região do Cone Sul com a Ásia. O serviço é fruto de uma parceria da Wilson Sons com a Hyundai Merchant Marine (HMM) e com a Bengal Tiger Line (BTL), que classifica o terminal de contêineres como um hub da região.

O FIL envolve a integração de um serviço feeder, projetado para a transferência ágil de cargas entre portos menores e um terminal concentrador, neste caso o Tecon Rio Grande, com uma rota direta e otimizada entre a Ásia e a América do Sul.

O FIL tem conexões diretas com mercados da China, Coreia do Sul e também da Índia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024

REGIÃO SUL - TUPS - PORTONAVE RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL EM CIBERSEGURANÇA PORTUÁRIA

Terminal Portuário foi reconhecido na 10ª edição do Prêmio Marítimo das Américas, realizada na Guatemala

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A Portonave, em conjunto com sua acionista, a Terminal Investment Limited (TiL), vem estruturando o Sistema de Gestão em Segurança da Informação que inclui a criação de uma equipe especializada, a revisão constante de processos em adesão às melhores práticas. Foto: Divulgação

A Portonave, terminal portuário privado localizado em Navegantes (SC), conquistou o Prêmio Marítimo das Américas em Cibersegurança Portuária pelas ações e investimentos realizados em prol da proteção digital. A cerimônia de premiação foi realizada na Guatemala, pela Comissão Interamericana de Portos (CIP), na última semana.

Para a empresa, o reconhecimento demonstra seu compromisso com a segurança da informação. Na categoria Cibersegurança Portuária, mais de 20 portos e terminais de sete países das Américas se inscreveram.

A Portonave, em conjunto com sua acionista, a Terminal Investment Limited (TiL), vem estruturando o Sistema de Gestão em Segurança da Informação que inclui a criação de uma equipe especializada, a revisão constante de processos em adesão às melhores práticas, a implantação de recursos tecnológicos de segurança mais modernos disponíveis no mercado e, especialmente, a conscientização dos profissionais.



de Portos em evento na Guatemala

A empresa também participa anualmente de exercícios como o Guardião Cibernético do Governo Federal, assim como de diversas auditorias, com o intuito de prevenir incidentes cibernéticos. “Sempre buscamos implantar as melhores práticas globais em segurança da informação. Para isto, investimos tanto em processos de tecnologia quanto nas equipes, com objetivo de garantir integridade e confidencialidade de dados”, disse Jardel Fischer, Gerente de Tecnologia da Informação da companhia.

O gerente de Tecnologia da Informação da Portonave, Jardel Fischer, exibe a premiação entregue ao terminal pela Comissão Interamericana

Em 2023, o Terminal foi reconhecido na Categoria de Empoderamento e Igualdade pelo Prêmio Marítimo das Américas, com o seu Programa de Apoio à Maternidade realizado entre as profissionais. O reconhecimento é realizado pela Comissão Interamericana de Portos (CIP). A organização reúne autoridades portuárias de 34 países.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/11/2024

NACIONAL - ASIA SHIPPING ANUNCIA AQUISIÇÃO DA HÓRUS LOGÍSTICA

Companhia passa a oferecer segmento com soluções de armazenagem, cross-docking, entre outros

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A Hórus é uma empresa serviços logísticos e de armazenagem de Santa Catarina (Foto: Divulgação/Hórus Logística)

A Asia Shipping, maior integradora logística da América Latina, anunciou nesta semana a aquisição da Horus Logística, empresa de serviços logísticos e de armazenagem de Santa Catarina. Agora, a companhia passa a atender o segmento da cadeia logística de ponta a ponta, com soluções de armazenagem, cross-docking e gestão de inventário, serviços que contam com o uso de tecnologias como rastreamento RFID, software de

gerenciamento de armazém (WMS) e Power BI (Business Intelligence).

“Além de atuar na integração de diversos modais fundamentais para a importação e exportação, fazendo a ponte entre fornecedores, armadores, portos e transportadoras, agora vamos atuar também como um grande centro de distribuição, com mais de 12 mil metros quadrados de área. Por conta disso, essa aquisição é uma etapa importante para a expansão do nosso negócio no segmento logístico. Seremos a primeira empresa nacional a atender a cadeia do setor integralmente, do início ao fim das operações”, disse Alexandre Pimenta, CEO da Asia Shipping.

A aquisição da Horus dá continuidade às iniciativas de crescimento e inovação dentro do segmento. Neste ano, no mês de abril, a Asia Shipping já havia anunciado a compra da Dati, uma plataforma, baseada em inteligência artificial, para simplificar e aprimorar as operações de comércio exterior.

Além de automatizar quase 90% dos processos na área, por meio de uma única solução, o importador e exportador têm visibilidade total de sua operação com o uso da solução, desde o pedido até a entrega da carga.

“Com a aquisição da Hórus, passamos a oferecer o serviço de cross-docking, essencial para reduzir o tempo de armazenamento e custos associados. Este método envolve a transferência mais rápida das mercadorias para o cliente a partir do centro de distribuição, minimizando o tempo de permanência no armazém. Em um mercado onde a eficiência é crucial, o cross-docking pode reduzir os custos de armazenamento significativamente, sendo ideal para mercadorias sensíveis ao tempo e produtos de alta rotatividade”, comentou o executivo.

Segundo o diretor comercial da Asia Shipping, Rafael Dantas, a aquisição também vai reforçar a expansão da companhia para outras regiões. Atualmente, a empresa está presente em 12 países, com 41 escritórios pelo mundo, sendo dez no Brasil.

“As mudanças previstas na nova reforma tributária exigirão que os importadores busquem alternativas logísticas para manterem sua competitividade, e queremos estar na vanguarda para oferecer essas soluções inovadoras. Estamos também implementando um modelo inspirado no mercado norte-americano, que integra a visão de um freight forwarder com a de um provedor logístico completo. Isso permitirá uma maior visibilidade sobre as necessidades logísticas dos nossos clientes, reforçando nosso compromisso com um atendimento mais estratégico e eficiente”, explicou Dantas.

A nova unidade de distribuição da Hórus possui mais de 12 mil metros quadrados e está localizada estrategicamente a portos de grande relevância no comércio exterior, nos municípios de Itajaí e Araquari (SC).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024

REGIÃO SUDESTE - MG FIRMA ACORDO PARA USO DE TECNOLOGIAS LIGADAS AO HIDROGÊNIO VERDE

Cooperação visa intercâmbio associação ao uso de energia limpa em caminhões da empresa FXTX
Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebenevents.com.br



O acordo prevê a cooperação para a criação de uma infraestrutura de abastecimento de caminhões movidos a hidrogênio verde, testando uma rota sustentável de transporte

O Governo de Minas Gerais firmou um memorando de entendimento (MoU) com a empresa chinesa FXTX (GWM Hydrogen), subsidiária da Great Wall Motors (GWM), e a Universidade Federal de Itajubá (Unifei). O acordo visa a transferência e intercâmbio de tecnologias associadas ao uso de hidrogênio verde como fonte de energia limpa em caminhões da empresa

chinesa. O acordo foi assinado em Xangai, na última semana.

O memorando de entendimento tem validade de 12 meses, podendo ser renovado por mais 60. O acordo prevê a cooperação para a criação de uma infraestrutura de abastecimento de caminhões movidos a hidrogênio verde, testando uma rota sustentável de transporte.

Os veículos em questão serão abastecidos no Centro de Hidrogênio Verde da universidade e vão fazer, de maneira experimental, a rota entre a cidade do Sul do estado e São Paulo.

“Desde que aderimos ao Race to Zero (campanha global para zerar emissões de carbono até 2050), o setor produtivo também tem caminhado junto nesse sentido. Isso facilita o trabalho do governo, que não precisa impor. Os produtores, como os de café, já estão tendo consciência de terem uma produção sustentável. Nossa orientação é para que qualquer produção dentro do estado ligada a energia renovável tenha um tratamento tributário diferenciado, para que fique mais competitiva. No que depende do Estado, temos dado todo o apoio e vamos continuar assim. Queremos ser referência em energia renovável”, completou o governador.

Os caminhões são equipados com células a combustível que convertem hidrogênio em eletricidade, oferecendo uma alternativa de baixa emissão para veículos de carga pesada. Segundo o governo mineiro, a Unifei desempenhará o papel de fornecer o hidrogênio e colaborar em pesquisas sobre essa tecnologia.

A GWM, uma das maiores montadoras da China, com capital 100% privado e reconhecida por seus SUVs elétricos e híbridos, está em expansão na América Latina.

Futuro

A cooperação com a Unifei poderá levar à instalação de uma fábrica de células a combustível em Minas Gerais, o que consequentemente atrai investimentos e incentiva a criação de uma cadeia produtiva local para tecnologias de hidrogênio.

Além disso, o projeto contribuirá para o fortalecimento da pesquisa e do desenvolvimento de tecnologias de hidrogênio, ampliando o acesso a soluções energéticas sustentáveis no estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024

REGIÃO SUL - GOVERNO DO RS LIBERA R\$ 731 MI PARA DRAGAGEM NAS HIDROVIAS GAÚCHAS

Serviços emergenciais deverão começar na próxima semana

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



Em duas semanas, duas embarcações encalharam no canal de Itapuã em razão da presença de sedimentos no canal de navegação. Enquanto os serviços de dragagem não iniciarem, a Autoridade Portuária determinou que todos os navios com calado de 5,18 metros aguardem janela meteorológica. Foto: Divulgação/Portos RS

O Governo do Rio Grande do Sul anunciou a liberação de R\$ 731 milhões para dragagens nas hidrovias gaúchas, que sofreram com o acúmulo de sedimentos resultantes das

enchentes que atingiram o estado no mês de maio. Segundo o Governo Estadual, os recursos serão utilizados para execução de serviços de batimetria e dragagem em mais de 320 quilômetros de hidrovias interiores, além de cerca de 40 quilômetros de canais na área portuária de Rio Grande e seu canal de acesso. A dragagem emergencial deverá começar na semana que vem.

A quantia foi definida após reunião do comitê do Fundo do Plano Rio Grande (Funrigs). O investimento vai auxiliar na reconstrução da infraestrutura e dos equipamentos do Porto de Porto Alegre, que ficou por alguns meses com as operações suspensas em razão dos eventos climáticos no estado gaúcho.

Além disso, servirá para restaurar as profundidades dos canais de navegação, incluindo o porto de Rio Grande, a hidrovia da Lagoa dos Patos, o Guaíba e o Delta do Jacuí, os canais do Rio São Gonçalo e trechos dos rios dos Sinos, Caí e Gravataí.

Os serviços, considerados emergenciais, começarão na próxima semana, de acordo com a Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos do Rio Grande do Sul. A dragagem vai iniciar pelos pontos considerados mais críticos, sendo eles: canal de Itapuã e o canal do Furado Grande, no Rio Jacuí, entre Porto Alegre e a Região Metropolitana.

Outros locais em que haverá operação emergencial são os canais de Pedras Brancas, Feitoria e Leitão.

“Essa aprovação é fundamental para que tenhamos a capacidade de fazer os investimentos necessários. São obras fundamentais para que se tenha uma retomada completa na navegação e nas nossas infraestruturas. Essa aprovação dá a celeridade necessária para a execução dessas obras”, disse o presidente da Portos RS, Cristiano Klinger.

Dois encalhes

Em duas semanas, duas embarcações encalharam no canal de Itapuã em razão da presença de sedimentos no canal de navegação. Enquanto os serviços de dragagem não iniciarem, a Autoridade Portuária determinou que todos os navios com calado de 5,18 metros aguardem janela meteorológica de aumento no nível da água na Lagoa dos Patos para seguir viagem. A outra alternativa é que os navios terão que aliviar cargas em Rio Grande.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/11/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BRASIL AUMENTOU EM 5,4% CAPACIDADE DE ARMAZENAMENTO DE GRÃOS

Informações: *Globo Rural* (14 de novembro de 2024)



Segundo IBGE, o país tem capacidade de economizar 222,3 milhões de toneladas de grãos –Imagem de alexsandarlittlewolfsem Freepik

O Brasil aumentou a capacidade de armazenamento de grãos em 5,4% no primeiro semestre, ante segundo semestre de 2023, para 222,3 milhões de toneladas, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O instituto apurou que o número de estabelecimentos para armazenamento no período ficou em 9.424, uma alta de 3,5% em relação ao último semestre de 2023.

Por regiões, o Estado do Rio Grande do Sul engloba o maior número de estabelecimentos de armazenamento, com 2.444 unidades. Já o Mato Grosso tem a maior capacidade: 59,2 milhões de toneladas, informou ainda o instituto.

Neste primeiro semestre de 2024, todas as grandes regiões do país tiveram aumentos no número de estabelecimentos: Norte (24,0%), Centro-Oeste (5,5%), Sudeste (0,2%), Sul (1, 3%) e Nordeste (3,3%). Também os estoques de produtos agrícolas totalizaram 87,9 milhões de toneladas, um aumento de 15,5% frente aos 76,1 milhões de toneladas de 30 de junho de 2023, informou o IBGE.

Já em relação aos cinco principais produtos agrícolas existentes nas unidades armazenadas, os estoques de soja representaram o maior volume (43,3 milhões de toneladas), seguidos pelos estoques de milho (32,7 milhões), arroz (5,0 milhões), trigo (2,6 milhões) e café (0,8 milhões). Esses produtos são específicos 96,1% do total estocado entre os produtos monitorados por esta pesquisa.

Ainda segundo o IBGE, em termos de capacidade útil armazenável, os silos predominam no país. Essas estruturas atingiram 117,5 milhões de toneladas de capacidade, o que representou 52,9% da capacidade útil total. Em relação ao segundo semestre de 2023, os silos acrescentaram de 6,8% na capacidade, no primeiro semestre desse ano, completou ainda o instituto.

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

Data: 14/11/2024

CTFC APROVA VENDA DE PASSAGENS AÉREAS TRANSFERÍVEIS

Informações: *Agência Senado* (14 de novembro de 2024)



Imagem de wirestocksem Freepik

A Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC) aprovou nesta quarta-feira (13) projeto que permite que empresas aéreas vendam passagens transferíveis. O PL 2.175/2022, do senador Mecias de Jesus (Republicanos-RR), recebeu parecer favorável na forma de um substitutivo da senadora Damares Alves (Republicanos-DF) e segue agora para análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

A proposta altera o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 1986), estabelecendo que as passagens poderão ser limitadas na forma de contrato celebrado entre o transportador e o passageiro no momento da compra. O texto prevê ainda que, em caso de erro no preenchimento do nome ou da titularidade do passageiro, a correção deverá ser feita pela empresa, sem custo ao passageiro.

Na justificativa do projeto, Mecias de Jesus destaca a necessidade de uma legislação que faz frente às políticas específicas de cancelamento de cada companhia aérea, pois apesar da promessa de reembolso total ou parcial da passagem, na maioria dos casos resulta em prejuízo para o passageiro, que perde o dinheiro gasto na compra do bilhete. Tais políticas baseiam-se na Resolução 138/2010, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que considera a passagem aérea pessoal e intransferível, e por isso proíbe sua transferência. Mecias ressalta ainda que a resolução da Anac é um ato administrativo, ou seja, uma norma infralegal, que não pode prevalecer sobre o Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078, de 1990).

Dameres Alves acrescentou que as regras brasileiras que não permitem a transferência de bilhetes destoam das aplicadas em outros países, como Estados Unidos e Europa, onde as empresas podem oferecer opções de transferência. Na avaliação da relatora, a possibilidade de transferência de passagens não compromete a segurança dos voos, pois hoje é possível comprar passagens até algumas horas antes da viagem.

“Se são possíveis a devida identificação e a realização dos procedimentos de segurança em relação a novos compradores, igualmente é possível a realização desses procedimentos em relação aos passageiros a quem os bilhetes são transferidos”, argumentou a senadora.

Dameres apresentou um substituto ao texto de Mecias, retirando a permissão de transferência até 72 horas antes do voo e substituindo-a pela possibilidade de bilhetes transferíveis na forma de um contrato firmado entre a empresa e o consumidor no momento da compra. Segundo ela, a autorização irrestrita de transferência de passagens poderia levar à criação de um mercado paralelo de bilhetes.

“Os cambistas de passagens aéreas poderiam lucrar com a revenda de bilhetes adquiridos antecipadamente e revendidos em dados mais próximos ao voo”, explicou o relatora.

O substitutivo também alterou a data de início da vigência da nova lei para 180 dias após sua publicação.

Agência Senado (Reprodução autorizada mediante citação da Agência Senado)

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

Data: 14/11/2024

SENADORES APROVAM PROJETO QUE REGULAMENTA O MERCADO NACIONAL DE CARBONO

Informações: *Jornal Nacional* (14 de novembro de 2024)



MERCADO DE CRÉDITO DE CARBONO

1ton. CO₂ = 1 crédito

pode ser vendido/negociado com:

 **empresas**  **governo**



O projeto é uma tentativa de adequar o mercado brasileiro às restrições internacionais para atrair investimentos. O texto divide o mercado de crédito de carbono brasileiro em dois setores: o regulado e o voluntário.

Senadores aprovam projeto que regulamenta o mercado nacional de carbono — Foto: *Jornal Nacional/Reprodução* — *Clique aqui para assistir a matéria completa* = <https://globoplay.globo.com/v/13099356/>



Em Brasília, nesta quarta-feira (13), os senadores aprovaram o projeto que regulamenta o mercado nacional de carbono.

O projeto é uma tentativa de adequar o mercado brasileiro às restrições internacionais para atrair investimentos. Ele estabelece um limite para as emissões de gases de efeito estufa e cria um sistema de compensação, com bonificação a empresas que reduzem a liberação de gás carbônico na atmosfera e proteção às mais poluidoras.

Cada tonelada de carbono que deixa de ser emitida equivale a um crédito, que pode ser vendido, negociado com outra empresa ou com o governo. O texto divide o mercado de crédito de carbono brasileiro em dois setores: o regulado e o voluntário.

O mercado regulado é obrigatório para as empresas que emitam mais de 10 mil toneladas de gases de efeito estufa por ano – como as que produzem cimento ou petróleo, por exemplo. Eles terão que cumprir regras específicas, condições do projeto e, caso não atinjam as metas, poderão comprar créditos de empresas que superaram a meta ou o setor público.

Já o mercado voluntário vai abranger todas as outras empresas e não é obrigatório por lei. Ele já existe e é mais flexível. Uma pessoa física que mantenha ou restaure áreas protegidas pelo Código Florestal, por exemplo, poderá vender títulos.

O agronegócio ficou de fora da regulamentação. Se quiserem, as empresas do setor poderão aderir ao mercado voluntariamente e vender créditos, caso comprovem que fez a captura de gás carbônico.

Os estados poderão ter seus próprios mercados de carbono e administrar todo o crédito gerado em seu território, incluindo áreas privadas. Os proprietários receberão parte dos recursos. O projeto também determina que o governo federal use a maior parte do dinheiro arrecadado com impostos no mercado de carbono para investir em projetos que reduzam a poluição causada pelas atividades econômicas.

“Era importante que o Brasil implementasse seu mercado regulado para não haver motivos para barreiras e embargos econômicos. E, ao mesmo tempo, estamos trazendo dignidade para muitos que vivem e conservam a floresta em pé”, afirma a relatora, senadora Leila Barros, do PDT – DF.

Aprovado no Senado, o projeto volta para nova análise da Câmara dos Deputados. O governo tinha pressa em encerrar a discussão porque queria ter o texto final aprovado durante a Conferência do Clima da ONU em Baku, no Azerbaijão, que vai até dia 22 de novembro. A Câmara ainda não marcou dados para reiniciar a discussão.

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

Data: 14/11/2024

MPOR PROMOVE AGENDA PORTUÁRIA BRASILEIRA DE SUSTENTABILIDADE EM CONFERÊNCIA INTERNACIONAL

Informações: Ministério de Portos e Aeroportos (14 de novembro de 2024)

Ministério vai promover o Projeto Agenda 2030 Portuária durante a 19ª Conferência Mundial da AIVP – Cais Abertos, em Lisboa, Portugal, entre os dias 27 e 29 de novembro

O Ministério de Portos e Aeroportos está promovendo, em parceria com associações do setor, o Projeto Agenda 2030 Portuária, para o desenvolvimento sustentável da área no país, e vai liderar a comitiva brasileira na missão internacional para a 19ª Conferência Mundial da AIVP – Cais Abertos: Fluxos entre Pessoas, Planetas e Cidades Portuárias, que ocorrerá em Lisboa, Portugal, entre os dias 27 e 29 de novembro.

O evento busca fortalecer os laços entre os portos brasileiros e a comunidade portuária europeia, promovendo o intercâmbio de boas práticas, redes de colaboração e oportunidades de negócios, alinhados às metas de sustentabilidade da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU).



A comitiva conta com 20 participantes, incluindo representantes da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas Do Rio Grande do Norte (Codern), Autoridade Portuária de Santos (APS), Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Docas da Paraíba, Administração do Porto de Maceió, Porto do Açu, Porto do Piauí, Santos Brasil e Suzano Terminal Itacel.

Para mais informações sobre a missão, cuja atuação será apresentada na COP 30, os detalhes específicos deverão entrar em contato com a organização pelo e-mail cqdc.cqdc@mpor.gov.br.

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

Data: 14/11/2024

RODOVIA DO LITORAL DE SP TERÁ BLOQUEIOS NA PRÓXIMA SEGUNDA (18)

Informações: Diário do Litoral (14 de novembro de 2024)

Durante as interdições, os motoristas deverão utilizar a pista Sul da Via Anchieta e a pista Sul da Rodovia dos Imigrantes

Na próxima segunda-feira (18), a pista Norte da Via Anchieta será bloqueada para obras. Durante as interdições, os motoristas deverão utilizar a pista Sul da Via Anchieta e a pista Sul da Rodovia dos Imigrantes para a descida

Já a subida da serra aconteceu apenas pela pista Norte da Rodovia dos Imigrantes.

De 25 a 28 de novembro (segunda a quinta-feira), também haverá bloqueios em Anchieta, com interdição total do km 55 ao km 40, sempre das 20h às 5h.

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

Data: 14/11/2024

RESULTADO FINANCEIRO DA APS CRESCE NO 3º TRIMESTRE

Informações: Autoridade Portuária de Santos (14 de novembro de 2024)

Lucro Líquido cresce 93,5% e EBITDA ajustado aumenta 57,3%

Os resultados financeiros da Autoridade Portuária de Santos (APS), empresa responsável pela infraestrutura pública do Porto de Santos, para o 3º trimestre de 2024 (3T24), demonstram um sólido desempenho operacional e financeiro. O período foi marcado por crescimento significativo na margem do EBITDA ajustado, um aumento expressivo na posição de caixa, além de avanços na execução de sua agenda de concessões e arrendamentos.

O Presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirma que, com esses resultados financeiros robustos, “a APS se consolida como um agente estratégico para o desenvolvimento da infraestrutura portuária no Brasil. A retomada do Porto com boa governança, eficiência administrativa, implementação de novos projetos, saúde financeira e o alinhamento com as necessidades do mercado são fatores que fortalecem a Autoridade Portuária, projetando um futuro de crescimento e inovação para o Porto de Santos”.

A APS registrou Receita Líquida de R\$ 420,9 milhões no 3T24, um aumento de 6,1% em relação ao 3T23 e 5,9% no acumulado do ano. O crescimento no Lucro Bruto foi de 10% em relação ao mesmo período do ano passado.

O EBITDA ajustado do 3T24 foi de R\$ 234,6 milhões, com uma margem de 55,7%, registrando um crescimento de 18,1 pp em relação ao mesmo período de 2023 (37,6%). Esse crescimento refletiu no aumento de 93,5% no lucro líquido, evidenciando a capacidade da APS de gerar valor com seus ativos e operações.



O resultado do endividamento da APS também foi positivo. A relação caixa líquida/EBITDA alcançou 2,7x no 3T24, uma melhoria em relação ao 3T23, quando essa relação era de 2,1x. Este índice demonstra a robustez da posição financeira da APS e a sua capacidade de gerar caixa suficiente para cobrir a sua dívida, consolidando a autoridade como financeiramente estável e independente.

As receitas patrimoniais apresentaram crescimento de 17,8%, com destaque para o incremento de 33,4% na receita referente à transação mínima contratual (MMC). A receita de concessões registradas aumentou de 5,3%, refletindo os reajustes contratuais e a busca constante por eficiência na alocação otimizada das áreas portuárias para contratos de transição e novas locações.

As receitas tarifárias líquidas totais registraram queda de 3,2%, principalmente em função dos novos descontos tarifários estratégicos, como o transporte de passageiros e os navios verdes, concedidos na Tarifa de Infraestrutura Aquaviária e Terrestre, vigentes desde o final de 2023.

A entrega de cargas no 3T24 atingiu 48,3 milhões de toneladas, com incremento de 3,3% em relação ao 3T23. No terceiro trimestre 1.518 navios operaram no Porto de Santos, um crescimento de 0,9% sobre o 3T23. O índice de utilização dos berços de atracação gerou um aumento de 3,7 pp durante o 3T24 em relação ao 3T23.

Ao longo do 3T24, a APS investiu R\$ 22,1 milhões, com destaque para as obras de infraestrutura na avenida perimetral da margem direita (R\$ 7,8 milhões) e a dragagem de aprofundamento de berços (R\$ 7,4 milhões). A APS tem demonstrado, de forma consistente, que tem independência financeira em relação ao orçamento da União para suas atividades de investimento, sustentando uma gestão financeira que assegura a autonomia e a capacidade de reinvestir os recursos gerados pela própria operação.

A APS segue com suas iniciativas de expansão e modernização do Porto de Santos. Em 06 de novembro, foi realizada uma audiência pública para a locação da área STS 08, que visa ampliar a capacidade de tancagem de graneis líquidos, especialmente combustíveis. A APS prevê que, após o prazo para contribuições, o processo licitatório seja encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) e, em seguida, seja realizado o leilão na B3, Bolsa de Valores de São Paulo.

Entre os destaques operacionais da APS no trimestre está a continuidade das obras de recuperação e preservação da área Valongo-Paquetá e do Parque Valongo, com foco em revitalizar espaços históricos e promover a integração do Porto de Santos com a cidade. A APS também avançou com o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de locação, garantindo a previsão e a sustentabilidade das operações portuárias.

Além disso, a Companhia melhorou com a execução do concurso público, que visa fortalecer sua estrutura organizacional com profissionais aprimorados, promovendo maior eficiência na gestão e operação do Porto.

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

Data: 14/11/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

BRASIL SERÁ MENOS IMPACTADO POR POLÍTICAS DO TRUMP, DIZ CAMPOS NETO

Presidente do Banco Central ressaltou que presidência trumpista pressiona o dólar em países emergentes

Por Juliana Causin — São Paulo



O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta quinta-feira que a economia brasileira deve ser menos afetada pela eleição de Donald Trump nos Estados Unidos do que outros países emergentes.

De saída do cargo nas próximas semanas, o chefe da autoridade monetária destacou que, embora um dólar mais forte impacte os mercados emergentes, o Brasil está relativamente distante das questões que afetam diretamente países como China e México, especialmente no contexto das políticas comerciais e

imigratórias.

—Eu fiz o alerta no Banco Central de que não achava que todos os países iam reagir da mesma forma. Você tem a questão da China, do México, por causa do Nafta, mas o Brasil está muito distante disso — afirmou o presidente do BC. — Claro, se você tem um dólar forte, isso afeta todos os mercados emergentes, mas minha visão é de que o Brasil será menos afetado.

Campos Neto participou no início da tarde, por videoconferência, do painel The Future of Brazil (O Futuro do Brasil) durante o 12º Annual Summit do Valor Capital Group.

O presidente do BC ressaltou que as principais políticas prometidas por Trump para imigração, fiscal e comércio exterior trazem uma perspectiva inflacionária para os Estados Unidos, o que foi amplamente debatido às vésperas da eleição americana.

Sobre a política fiscal brasileira, o presidente do BC alertou que o aumento de gastos sociais eleva o prêmio de risco (o retorno que investidores exigem para investir em ativos mais arriscados), o que, por sua vez, leva a uma política fiscal mais contracionista e a menos crescimento.

—Eventualmente, você atinge um ponto em que temos um prêmio de risco tão alto que, ao diminuí-lo, temos uma chance mais alta de expansão das condições financeiras — afirmou o presidente do BC.

Campos Neto ressaltou que, após a crise da Covid-19, o Brasil saiu com uma dívida e taxa de juros mais altas, aumentando o custo de rolagem da dívida e gerando efeitos cumulativos no mercado.

Sobre os seis anos à frente do BC, ele destacou a autonomia da instituição e avanço na agenda digital como marcos relevantes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/11/2024

SAFRA DE GRÃOS DEVE CRESCER 5,8% EM 2025, MAS FICARÁ ABAIXO DO RECORDE DE 2023

Projeção do IBGE, de 311 milhões de toneladas, é mais conservadora em comparação à da Conab, que estima máximo de 322 milhões

Por Carolina Nalin — Rio de Janeiro

A safra brasileira de grãos, cereais e leguminosas - como soja, milho e arroz - deve alcançar 311 milhões de toneladas em 2025, segundo a primeira previsão do Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA) do IBGE, divulgada nesta quinta-feira.

O volume projetado representa um crescimento de 5,8% em comparação à safra deste ano, mas ainda é inferior ao recorde de 315 milhões de toneladas alcançado em 2023.



Plantio de soja em Campo Mourão, no Paraná — Foto: Dirceu Portugal/Fotoarena/22-10-2021

A projeção é mais conservadora quando comparada com a da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), que espera safra recorde diante do aumento da área plantada e do ganho de recuperação da produtividade maior. Na estimativa da Conab, a produção deve alcançar 322,53 milhões de toneladas, aumento de 8,2% se comparado com o resultado obtido no último ciclo.

Segundo o IBGE, a safra maior no ano que vem será motivada pelo crescimento de 10,9% da produção de soja (ou acréscimo de 15 milhões de toneladas), seguido do aumento de 9,1% na produção de milho 1ª safra (equivalente a mais 2,08 milhões de toneladas), 6% na produção de arroz (633 mil toneladas a mais) e 18,1% na produção de feijão 1ª safra (164 mil toneladas adicionais).

Clima favorável

Segundo Carlos Barradas, gerente do LSPA, do IBGE, a safra deste ano enfrentou problemas climáticos em diferentes estados, como falta de chuvas e calor excessivo. No Rio Grande do Sul, houve ainda excesso de chuvas e enchentes entre abril e maio, o que reduziu em cerca de cinco milhões de toneladas a produção total de grãos no Brasil.

Em contrapartida, a produção de algodão herbáceo em caroço e de milho 2ª safra devem cair no ano que vem. As retrações são estimadas em 0,7% (cerca de 37 mil toneladas a menos) e 1,8% (redução de 1,7 milhão de toneladas), respectivamente.

Nesse sentido, a perspectiva é que o clima mais favorável no ano que vem permita uma produção maior do que a deste ano. Agentes econômicos trabalham com um cenário em que não haverá El Niño e La Niña no ano que vem, dois fenômenos climáticos que impactaram fortemente a produção de alimentos este ano.

— Para 2025, embora os preços dos principais produtos não estejam apresentando uma boa rentabilidade, se tivermos um clima se comportando próximo a uma normalidade esperada, com as lavouras apresentando uma boa produtividade, teremos uma recuperação da safra brasileira, o que é importante para o controle da inflação e para o aumento das exportações brasileiras — destaca Barradas.

Recorde na produção de soja

Embora a previsão não indique uma safra recorde para todos os grãos e cereais, a produção de soja deve alcançar um novo máximo em 2025: 160,2 milhões de toneladas, um aumento de 10,9% em comparação a 2024 e que supera os níveis registrados em 2023.

Já a produção de milho deve alcançar 115,9 milhões de toneladas, leve alta de 0,3% em relação à safra de 2024. A 1ª safra deverá ser 9,1% maior que este ano, chegando a 24,9 milhões de toneladas, apesar da redução de 2,1% na área colhida, que será compensada por um aumento de 11,4% no rendimento médio. Para o milho 2ª safra, a estimativa é de produção de 91 milhões de toneladas, queda de 1,8% frente a 2024.

No caso da produção de algodão herbáceo em caroço, a estimativa é de leve recuo no ano que vem, mas considerado estabilidade pelo IBGE. A produção deve totalizar 8,8 milhões de toneladas, redução de 0,7%. Ao mesmo tempo, a área plantada deve crescer 0,6% e alcançar 2 milhões de hectares. No Mato Grosso, maior produtor do país, a expectativa é de uma produção de 6,3 milhões de toneladas, uma queda de 1% em relação a 2024.

Safra de feijão e arroz devem suprir consumo interno

Já a produção de feijão no ano que vem deve alcançar 3,3 milhões de toneladas, aumento de 5,3% em relação ao colhido este ano. A primeira safra deve produzir 1,1 milhão de toneladas, seguido de 1,4 milhão de toneladas na segunda e 782 mil na terceira.

A produção de arroz em casca está estimada em 11,2 milhões de toneladas, um aumento de 6%, impulsionado por um crescimento de 4,4% na área colhida e 1,5% no rendimento médio.

Segundo o IBGE, tanto a produção de feijão quanto a de arroz deve suprir o consumo interno, eliminando a necessidade de importação.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/11/2024

CAMPOS NETO DIZ QUE FIM DA ESCALA 6X1 É PREJUDICIAL AO TRABALHADOR: 'BRASIL NÃO PODE TER CULTURA ANTIEMPRESÁRIO'

Para o presidente do Banco Central, proposta que reduz jornada semanal vai aumentar o custo do trabalho, gerar informalidade e reduzir produtividade

Por Juliana Causin



Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central do Brasil, em entrevista a Míriam Leitão na sede do BC em São Paulo — Foto: Maria Isabel Oliveira

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, definiu como "prejudicial ao trabalhador" a proposta de emenda à Constituição que visa eliminar a semana de trabalho com escala 6x1. O texto, que sugere a redução da carga semanal máxima de trabalho no Brasil, "vai aumentar a informalidade" e reduzir a produtividade, avaliou.

Campos Neto citou a PEC, que ganhou fôlego nas redes sociais e apoio de 194 parlamentares nesta semana, ao tratar da reforma trabalhista feita durante a presidência de Michel Temer, que flexibilizou leis trabalhistas. A visão dele é que as mudanças contribuiriam para a melhora da "situação do emprego no Brasil".

— Por isso que eu digo que esse projeto de eliminar (a escala 6x1) e passar com que as pessoas só trabalhem quatro dias por semana é um projeto que eu acho bastante prejudicial para o trabalhador porque no final vai aumentar o custo do trabalho e a informalidade e vai diminuir a produtividade. — afirmou o presidente do BC em videoconferência, durante o 12º Fórum Liberdade e Democracia, em que foi homenageado.

A proposta de autoria da deputada Erika Hilton (Psol-SP) reduziria o limite constitucional de horas trabalhadas no Brasil, das atuais 44 para 36 horas semanais. O texto, que coletou o mínimo necessário de assinaturas para tramitar no Congresso, defende que essa redução de jornada viabilizaria a implementação da semana de quatro dias no Brasil, ou seja, a escala 4x3.

Cultura 'pró empresário'

Para o presidente do BC, é importante continuar avançando em reformas das leis trabalhistas, mas sem aumentar as obrigações dos empregadores.

— A gente precisa continuar avançando nas reformas e entender que, no final das contas, a gente não consegue, aumentando a obrigação dos empregadores, melhorar os direitos dos trabalhadores. Em grande parte, a gente tem essa ilusão de curto prazo que se mostra contrária no médio e longo prazo — defendeu Campos Neto, que deixa o cargo em dezembro.

Ao ser questionado sobre o quanto foi influenciado pelo seu avô, o economista Roberto Campos, ministro do Planejamento após o golpe de 1964, ele citou a defesa da autonomia do Banco Central como ponto em comum nas duas trajetórias, além dos "valores da economia liberal", que incluem o entendimento de que "o estado maior não é indutor de prosperidade e de produtividade".

—O estado precisa ter sua função, a gente precisa obviamente atender o social, principalmente em um país como o Brasil, mas a gente tem que entender que o empreendedor, que o tomador de risco, que aquele que acorda cedo e toma as decisões de risco são muito importantes [...]. A gente não pode ter essa cultura antiempresário e antiempreendedor — defendeu.

Campos Neto acrescentou que o Brasil precisa ter uma cultura "pró-empresário, pró-empreendedor e pró-capital":

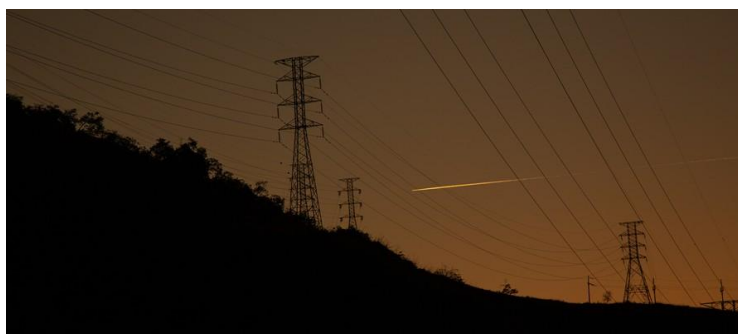
—Foi uma influência grande que eu tive do meu avô — complementou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/11/2024

BROOKFIELD COMPRA 100% DA TRANSMISSORA DE ENERGIA MANTIQUEIRA, UM ATIVO BILIONÁRIO

Por Rennan Setti



Linha de transmissão de energia — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Oito anos após pagar R\$ 3,2 bilhões por metade da transmissora de energia Mantiqueira, que opera em Minas Gerais, a gestora canadense Brookfield está assumindo o controle total do negócio. A Mantiqueira faz parte do portfólio da Quantum, que concentra os ativos de transmissão da gestora.

A outra metade da Mantiqueira era detida pelo grupo espanhol Cobra IS, que, desde 2021, integra a gigante francesa de infraestrutura Vinci.

A Mantiqueira entrou efetivamente em operação em julho de 2022 e possui 1,2 mil quilômetros de linhas de transmissão, que atravessam 50 municípios mineiros, além de 18 subestações. Sua Receita Anual Permitida (RAP) — que é a remuneração paga às transmissoras pela prestação do serviço, conforme o valor estabelecido em leilão — para o ciclo 2024/2025 é de R\$ 726,4 milhões.

A Mantiqueira é, de longe, o maior dos quatro ativos do portfólio da Quantum, respondendo por 54% do RAP deste ciclo.

A aquisição de 100% do controle tem sido a tônica da estratégia da Brookfield no setor. No ano passado, a gestora comprou a metade restante do Grupo Cobra na Sertaneja, transmissora que atua no Nordeste.

Há alguns meses, o site Pipeline, do Valor, informou que a Brookfield estaria prestes a vender os ativos da Quantum, mas a gestora negou haver qualquer plano concreto no momento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/11/2024

COP29: PAÍSES SUGEREM IMPOSTOS SOBRE CRIPTOMOEDAS E PLÁSTICOS PARA COBRIR CUSTOS DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS; ENTENDA

Também são propostos impostos sobre fortunas de bilionários, sendo esta uma ideia promovida pelo Brasil durante sua presidência do G20

Por AFP — Baku



O presidente da COP29 e ministro de ambiente do Azerbaijão, Mukhtar Babayev, discursa na abertura da COP29 — Foto: Alexander Nemenov/AFP

Os plásticos e as criptomoedas podem se tornar fontes de receita tributária de forma semelhante aos voos e aos combustíveis fósseis para ajudar os países em desenvolvimento a combater as mudanças climáticas, de acordo com um grupo de trabalho liderado por França, Quênia e Barbados na COP29. Os três países acreditam que centenas de bilhões de dólares poderiam ser gerados por meio de "Impostos Globais

de Solidariedade" sobre os setores mais poluentes para apoiar os países em desenvolvimento.

A primeira-ministra de Barbados, Mia Mottley, disse na COP29 da ONU, que acontece no Azerbaijão, que chegou o momento de "considerar as taxas".

"Entre transporte marítimo, companhias aéreas e combustíveis fósseis, estamos confortavelmente na faixa de cerca de US\$ 350 bilhões (R\$ 2 trilhões) por ano, e isso aumentará substancialmente o dinheiro público", insistiu ela. "Amplios setores da economia poluem o planeta, mas contribuem pouco para as finanças públicas, o desenvolvimento e a mitigação da mudança climática", afirma o relatório do grupo de trabalho, divulgado em Baku.

Os especialistas propuseram impostos básicos sobre combustível para jatos particulares, viajantes frequentes, lucros inesperados de combustíveis fósseis, transporte, ações, títulos e derivativos. Também são propostos impostos sobre criptomoedas, plásticos e fortunas de bilionários, sendo esta última uma ideia promovida pelo Brasil durante sua presidência do G20.

Os especialistas calculam que US\$ 5,2 bilhões (R\$ 30 bilhões) poderiam ser arrecadados com um imposto sobre criptomoedas devido ao "alto consumo de energia da mineração de criptomoedas", uma medida que também poderia, segundo eles, reduzir as emissões.

O relatório também afirmou que um imposto sobre transações de criptomoedas poderia arrecadar "dezenas de bilhões por ano". A contribuição que o setor de plásticos pode ter que fazer ocorre quando as negociações da ONU sobre o primeiro tratado global sobre a poluição plástica estão programadas para acontecer em Busan, na Coreia do Sul, no final deste mês.

"A taxa seria destinada como uma fonte de financiamento para apoiar os países em desenvolvimento na luta contra a poluição plástica", disseram os especialistas, e poderia arrecadar entre US\$ 25 bilhões (R\$ 145 bilhões) e US\$ 35 bilhões (R\$ 201 bilhões) por ano.

Além de França, Quênia e Barbados, a coalizão de 17 membros por trás da força-tarefa inclui a UE e a União Africana, e o Brasil indicou que também participará.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/11/2024

LULA COSTURA DISCURSO PARA ANUNCIAR PACOTE FISCAL, QUE PODE INCLUIR SALÁRIO MÍNIMO, MILITARES E TAXAÇÃO DE RICOS

Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que o conjunto de medidas terá um impacto 'expressivo' e se disse pronto para apresentar as ações

Por Sérgio Roxo, Jeniffer Gularte, Thais Barcellos e Bernardo Lima — Brasília



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

salário mínimo.

De acordo com auxiliares, o presidente tem a preocupação de que o pacote inclua medidas que atinjam todos os setores da sociedade e não fiquem restritas à parcela mais pobre da população. Por isso, os militares foram chamados a contribuir, além de haver a possibilidade de inclusão de medidas de taxação de “super-ricos” no pacote.

Ontem, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que o conjunto de medidas terá um impacto “expressivo” e se disse pronto para apresentar as ações.

A elaboração de um discurso para justificar o plano é um dos motivos que tem levado à demora para a apresentação das propostas. O Planalto quer evitar desgaste junto à base de eleitores que se mostra mais fiel ao governo em pesquisas. Uma outra iniciativa já tomada pelo governo dentro desse objetivo de calibrar o discurso político para o anúncio é evitar nas manifestações oficiais a palavra “corte” e optar por “ajuste”.

Contra supersalário

A preocupação de Lula de tentar deixar claro que todos darão a sua cota de contribuição fez com os militares fossem incluídos nesta semana nas discussões sobre os cortes. Nesta quarta-feira, houve uma reunião entre os comandantes das Forças Armadas e Haddad para tratar do tema, mas a expectativa é que a contribuição da categoria para o corte de despesas do governo seja apenas simbólica.

Uma outra iniciativa com esse objetivo pode levar ao anúncio de um imposto mínimo para super-ricos com alíquota de 12% a 15% para quem tenha renda de mais de R\$ 1 milhão por ano. Também podem entrar ainda nesse grupo de medidas uma ofensiva contra os supersalários da administração pública.



Haddad explicou as medidas para Arthur Lira e este afirmou que 'fará todo o esforço necessário' — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Em setembro, Haddad afirmou que essa seria uma forma de colocar “fim a determinados privilégios”. No Planalto, o argumento é que mesmo iniciativas com impacto orçamentário baixo devem ser incluída no pacote com o objetivo de demonstrar que a conta está sendo repartida.

Essa seria uma forma de atenuar ataques caso o presidente decida, por exemplo, restringir o pagamento do abono salarial, uma espécie de 14º salário, aos trabalhadores que ganham até um e meio salário mínimo. Atualmente, o benefício atinge todos que recebem até dois mínimos.

Em mais um dia de debates ontem, o presidente Lula se reuniu com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) durante a manhã. O ministro da Fazenda conversou com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para apresentar as medidas.

— Não sei se há tempo hábil para anunciar (esta semana). Mas assim que ele (Lula) der autorização, estamos prontos para dar publicidade aos detalhes do que está sendo discutido — afirmou o ministro.

O ministro disse que os comandantes militares colocaram técnicos à disposição do Tesouro Nacional, em conversa mais cedo com a equipe econômica para discutir o pacote de corte de gastos. Questionado sobre a inclusão de medidas de receita, como a tributação dos super-ricos ou corte de subsídios, Haddad disse que a “programação é o fortalecimento do arcabouço” neste momento:

— Os subsídios vão continuar sendo enfrentados, mas, nesse conjunto de medidas, estamos tratando a parte do gasto.

O ministro disse que o objetivo das medidas é reforçar o arcabouço fiscal, mas não quis adiantar o impacto do pacote, que é expressivo, segundo ele. Haddad disse ainda que o foco não é 2025 e 2026, mas dar sustentabilidade ao arcabouço no médio e longo prazo.

— Na opinião da Fazenda, reforça o nosso compromisso de manter as regras fiscais estabelecidas desde do ano passado. É fazer prevalecer essa ideia de que todas as rubricas, na medida do possível, ir sendo incorporadas a essa visão geral do arcabouço para que ele seja sustentável ao longo do tempo — disse. — (Isso significa) seguirem a mesma regra do arcabouço ou alguma coisa parecida com isso, mas que atende o mesmo objetivo — completou.

Lira: ‘esforço necessário’

Haddad disse que Lira conhece o arcabouço fiscal e explicou a ele o conjunto de medidas. Segundo ele, Lira disse que vai fazer todo o "esforço necessário".

— Ele (Lira) sabe que se não conseguirmos colocar todas as despesas dentro da mesma lógica não dá para sustentar ao longo do tempo. Não estamos falando de 2025 e 2026. Para 2025, o Orçamento já está no Congresso, e 2026 é um ano a mais. Não estamos preocupados em terminar o mandato cumprindo o arcabouço. Estamos preocupados em regras sustentáveis para que tenha vigência longa e cumpra o objetivo de alcançar o equilíbrio fiscal — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/11/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMO A INAUGURAÇÃO DE UM PORTO NO PERU MARCA UMA NOVA FASE DA INFLUÊNCIA DA CHINA NA AMÉRICA LATINA

A abertura do porto em Chancay ressalta a crescente influência da China em uma região que antes buscava principalmente os Estados Unidos como oportunidade econômica.

Por Christian Shepherd (The Washington Post) e Lyric Li (The Washington Post)

O líder chinês Xi Jinping inaugurará um enorme porto no Peru nesta quinta-feira, 14, que deverá atrair mais de US\$ 3 bilhões em investimentos, para criar uma rota direta através do Oceano Pacífico e ampliar a influência de Pequim na América Latina.

A abertura do porto, que acontece antes do fórum de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico e da reunião final de Xi com o presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, ressalta a crescente influência da China em uma região que antes buscava principalmente os Estados Unidos como oportunidade econômica.

As empresas chinesas estão envolvidas em quase todos os aspectos do porto de águas profundas em Chancay, que fica a 80 quilômetros ao norte da capital, Lima.



Um navio de carga desembarca no porto de Chancay, no Peru, que foi financiado pela China Foto: Silvia Izquierdo/AP

O centro de logística de alta tecnologia será operado exclusivamente pela gigante chinesa da navegação Cosco, que investiu US\$ 1,3 bilhão em 2019 para assumir uma participação de 60% no projeto. A mídia estatal chinesa estimou os custos totais do projeto concluído em mais de US\$ 3 bilhões. Espera-se que a primeira fase, a construção de um porto que movimentará apenas navios menores, comece a operar este mês.

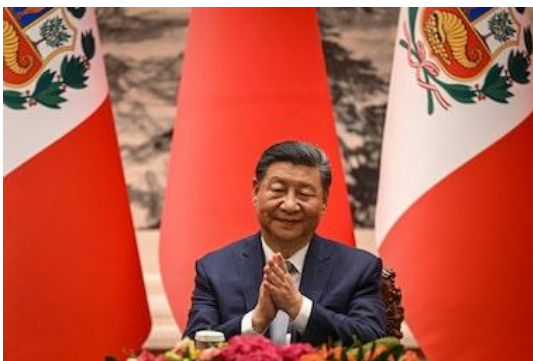
Seus guindastes de carga automatizados são fornecidos pela Shanghai Zhenhua Heavy Industries, uma empresa que, segundo investigadores do Congresso, representa um risco de segurança para os portos dos EUA. Caminhões elétricos sem motorista fabricados por empresas chinesas serão usados para manusear contêineres e cargas.

O nível de interesse e envolvimento chinês em Chancay gerou alertas dos Estados Unidos sobre a possibilidade de o Peru ser usado por navios militares chineses como ponto de apoio nas Américas.

A general Laura J. Richardson, ex-chefe do Comando Sul dos EUA, recentemente aposentada, disse que Chancay “com certeza” poderia abrigar navios de guerra da marinha chinesa, seguindo um “manual que já vimos em outros lugares”, em uma entrevista recente ao Financial Times. Pequim negou que o projeto seja motivado por algo que não seja interesse comercial.

Autoridades chinesas e peruanas comemoraram o projeto como uma oportunidade transformadora para o Peru se tornar um centro de distribuição de produtos sul-americanos de seu maior parceiro comercial.

A presidente Dina Boluarte, que deve apresentar o projeto ao lado de Xi, chamou-o de um potencial “centro nervoso” que une o continente à Ásia, o que poderia criar 8.000 empregos e US\$ 4,5 bilhões em atividade econômica anualmente.



O presidente da China, Xi Jinping, participa de uma reunião com a presidente do Peru, Dina Boluarte, em Pequim, China Foto: Jade Gao/AP

Laços

Mesmo sem uso militar em potencial, o porto destaca os laços cada vez mais fortes do continente com a China.

Os interesses chineses na América Latina estão evoluindo rapidamente para além da mineração e de outros setores extrativistas, incluindo acordos para fornecer tecnologia de vigilância e estações terrestres para satélites chineses.

Mas as preocupações americanas sobre o uso do porto pelos militares chineses não repercutiram no Peru, que acolheu a perspectiva de um centro de alta tecnologia que atraia investimentos para a região, disse Leolino Dourado, pesquisador afiliado ao Centro de Estudos sobre a China e a Ásia-Pacífico da Universidad del Pacífico, em Lima.

“A América Latina, e o Sul Global em geral, querem vender seus produtos para quem puderem, portanto, esse tipo de medo é improvável que funcione”, disse Dourado.



Porto na cidade de Chancay será inaugurado nesta quinta-feira, 14, pela presidente do Peru, Dina Boluarte, ao lado do presidente da China, Xi Jinping Foto: Cris Bouroncle/AFP

Quando concluídas, as 15 docas do porto serão o primeiro local na América do Sul capaz de receber navios de transporte grandes demais para passar pelo Canal do Panamá.

Pesquisadores chineses disseram que a rota reduzirá os custos e encurtará o tempo de navegação em cerca de 20 dias, atraindo negócios de outros centros da região.

Isso também poderia tornar o Peru um destino atraente para as empresas chinesas que buscam novos mercados de exportação ou até mesmo locais para instalar fábricas nas Américas. Em uma visita à China em junho, Boluarte citou Chancay como um motivo para a gigante chinesa de carros elétricos BYD considerar a possibilidade de estabelecer uma fábrica de montagem no país.



A presidente do Peru, Dina Boluarte, participa de uma cerimônia em Lima, Peru Foto: Ernesto Benavides/AFP

Controvérsias

No entanto, a aquisição de Chancay pelos chineses não foi isenta de controvérsias no Peru.

A autoridade portuária peruana tentou este ano alterar os termos do acordo de investimento da Cosco, citando um “erro administrativo” ao concordar em conceder à empresa chinesa direitos operacionais exclusivos sobre o

porto marítimo por 30 anos. O processo foi arquivado em junho, dias antes de Boluarte viajar para a China para se encontrar com Xi.

Chancay se juntará a uma rede global em expansão de mais de 40 portos sob a Iniciativa Cinturão e Rota, um plano de US\$ 1 trilhão para construir infraestrutura de transporte e tecnologia lançado por Xi em 2013.

Apesar das alegações de que Chancay é um empreendimento puramente comercial, especialistas em política externa chinesa escreveram sobre o projeto como uma vitória geopolítica para Pequim, que precisará ser defendida da interferência americana.

A importância geopolítica do porto torna “inevitável” que os Estados Unidos tentem enfraquecer o controle chinês após a conclusão do projeto, alertaram pesquisadores da Universidade Fudan, em Xangai, em um artigo recente.

Espera-se também que Xi e Boluarte assinem um acordo de livre comércio ampliado. A China tem sido o maior parceiro comercial do Peru há uma década. Os países negociaram US\$ 36 bilhões em mercadorias no ano passado, em comparação com o comércio de US\$ 21 bilhões do Peru com os Estados Unidos.

Para Pequim, o porto promete reunir uma série de investimentos existentes no Peru e nos países vizinhos.

A China tem a ambição de construir uma linha ferroviária ligando Chancay ao Brasil, seu maior parceiro comercial na América Latina.

Os investimentos chineses no setor de mineração peruano totalizam US\$ 11,4 bilhões. A maior parte desse valor está concentrada em garantir o acesso ao cobre, que é essencial para a fabricação de

eletrônicos e tecnologias de energia limpa. As empresas chinesas estão em processo de assumir o controle da distribuição de eletricidade em Lima.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/11/2024

FIM DA ESCALA 6X1 NÃO É O PROBLEMA, MAS SIM A REDUÇÃO DA JORNADA COM MESMO SALÁRIO, DIZ PEDRO NERY

Economista entende que limitar dias trabalhados não traz tantos riscos para a economia, mas sim a redução de 44 para 36 horas de trabalho semanais sem perda salarial, o que pode aumentar custo da folha para as empresas em 15%

Por Alvaro Gribel



Entrevista com

Pedro Nery - Economista, professor do Instituto Brasileiro de Ensino e Desenvolvimento e Pesquisa (IDP)

BRASÍLIA – O economista Pedro Fernando Nery, professor do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP) e autor do livro “Extremos: Um mapa para entender as desigualdades no Brasil”, avalia que o fim da jornada de trabalho 6x1, proposto pela deputada Erika Hilton (PSOL-SP), não apresenta tantos riscos. Essa limitação, diz, teria pouco impacto sobre a economia, que rapidamente poderia se adaptar a esta nova realidade.

O grande ponto, afirma Nery, é que a deputada sugere a redução da jornada de 44 horas para 36 horas com a manutenção do mesmo salário para os trabalhadores. Isso significaria, segundo ele, um aumento em torno de 15% da hora trabalhada – o que, na prática, aumentaria o custo para as empresas, podendo levar à interrupção de novas contratações, aumento da inflação de serviços e até mesmo a diminuição da força de trabalho.

Nery avalia o debate como positivo, ao lembrar que a Constituição de 1988 já reduziu a jornada de 48 horas semanais para 44 horas, mas pondera que qualquer mudança precisa acontecer de forma gradual. Em entrevista ao Estadão, ele explica como o mercado de trabalho funciona hoje e quais as implicações do projeto que deve começar a tramitar no Congresso, depois de ser impulsionado pelas redes sociais.

Qual a sua avaliação sobre a PEC apresentada pela deputada Erika Hilton (PSOL-SP)?

O fim da pandemia difundiu o teletrabalho. É natural que trabalhadores que só podem trabalhar presencialmente busquem condições melhores. Além do mais, o mercado de trabalho está forte, o desemprego está mais distante. Momentos assim são mais propícios para este tipo de discussão.

O que diz a lei hoje sobre a jornada de trabalho? Qual o grau de flexibilidade?

A jornada máxima, desde 1988, é de 44 horas. Antes, eram 48. Mas categorias podem ter jornadas menores, seja por lei ou por negociação com o sindicato respectivo. A regra da lei são as 44 horas. Muitos setores distribuem em apenas cinco dias, mas alguns preferem distribuir em seis dias, porque precisam de operação contínua, como o comércio.

E o que determina o projeto da deputada?

A PEC não é para ter uma jornada máxima em cinco dias, com o fim da escala 6 por 1. É, na verdade, bem mais ampla: para que todos os trabalhadores tenham redução da jornada semanal em oito horas, de 44 para 36 horas, em no máximo quatro dias. É a chamada semana de quatro dias, na verdade. Desde os anos 90, o Brasil já teve muitas outras propostas semelhantes, embora normalmente o foco seja na redução para 40 horas, como já costuma ser para servidores públicos. Campanhas da Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB) foram nesse sentido. Antigamente, era principalmente uma pauta para reduzir o desemprego, porque se entendia que



existe uma produção fixa em cada empresa – e, com jornadas menores, as empresas se veriam obrigadas a contratar mais. Inclusive, eram propostas que proibiam hora extra, porque tinha essa ideia de que talvez existisse lucro sobrando e o efeito de reduzir a jornada seria desemprego menor.

O que muda agora?

O que é novo agora é que a campanha vem motivada não pela redução do desemprego, mas com foco mesmo na qualidade de vida do trabalhador. E, claro, são campanhas que não vêm mais de grupos organizados, mas das redes sociais – e com forte apelo.

O que mais há em tramitação no Congresso sobre esse tema?

A oposição apresenta uma PEC alternativa para que o trabalhador possa ser contratado por hora, tentando contemplar essa demanda das redes, por mais tempo livre, sem criar riscos para o emprego formal. Seria algo como a constitucionalização do horista, o trabalhador intermitente da reforma trabalhista. Mas não está claro como ficariam os atuais contratos de 44 horas, se seriam migrados para esse novo modelo, um modelo inspirado nos Estados Unidos.

Existem países que já seguiram essa proposta da deputada Erika Hilton? Quais foram os resultados?

Reduções da jornada acontecem em várias categorias e em vários países. O Brasil mesmo fez uma em 1988. A evidência é que não muda muito em relação ao nível de emprego. Talvez porque alguns setores se beneficiem, já que, com a redução da jornada, o trabalhador pode ter mais tempo para atividades diversas, como academia, cinema etc.

O Brasil já tem um porcentual grande de trabalhadores na informalidade. Essa medida poderia piorar esse quadro?

Depende de qual vai ser a medida discutida. Se for o fim da jornada 6 por 1, não tem tanto risco. Há algum custo operacional, mas o salário por hora não tende a mudar. O total de horas é o mesmo – impacto bem menor. O grande aumento de custo é com a redução de 44 para 36 horas, que é sem perda salarial. Ou seja, o salário não poderia mudar, mas as horas diminuiriam. O trabalhador receberia mais por cada hora de trabalho, e os empregadores pagariam mais. Com esse aumento de custo, podem evitar novas contratações, promover demissões, migrar a folha para a informalidade. Seria prudente pensar em uma transição gradual, aos poucos.

“Uma mudança abrupta de 44 para 36 horas por semana pode até inviabilizar pequenos negócios”

Quais seriam os ganhos para a economia com a redução da jornada? Gastos com entretenimento, por exemplo?

Acho que ganha mais a economia do cuidado, os pais que ganham mais tempo para ficar com os filhos, a parte da economia que não é contabilizada no PIB. Mas uma parcela das pessoas pretende usar uma redução para estudar ou para fazer bicos também, segundo pesquisas.

Quais seriam as potenciais perdas?

A principal perda potencial da redução da jornada, principalmente se for ampla, é a redução do nível de ocupação. Uma mudança abrupta de 44 para 36 horas por semana pode até inviabilizar pequenos negócios, por exemplo.

Que setores poderiam se beneficiar e que setores seriam mais afetados?

Setores típicos do fim de semana poderiam se beneficiar, mas paradoxalmente também são alguns dos setores que usam mais a jornada 6 por 1, como shoppings. Já para outros, como saúde e indústria, só parece haver perda em um primeiro momento.

O desemprego está baixo, e há setores reclamando de falta de mão de obra. Isso pode pressionar a inflação de serviços, por exemplo?

Pode. Rigorosamente, o que a PEC faz é promover um aumento salarial de cerca de 15% na hora trabalhada. Se empregadores quiserem fechar a escala com horas extras, o trabalhador vai ganhar

mais e pode ser que os preços se elevem. Mas é especulação neste momento em que sequer sabemos qual é o efetivo objetivo do movimento.

A medida pode afetar o caixa do governo, com menor arrecadação de contribuições sobre a folha de pagamentos?

Sempre que o nível de ocupação diminui, o governo perde arrecadação, até porque, no Brasil, a tributação sobre o emprego é muito alta. A contribuição dos empregadores sobre a folha salarial é o principal tributo da União, mais importante que o próprio Imposto de Renda. Não parece plausível, porém, que uma redução repentina de 44 para 36 horas prospere. De toda forma, já há alguma pressão pública para que o eventual fim da escala 6 por 1 traga compensações para os empregadores com desoneração da folha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/11/2024

GOVERNO LULA QUER PRESERVAR DISCUSSÃO SOBRE CORTE DE GASTOS APÓS EXPLOSÕES EM BRASÍLIA

Governistas condenam atentado e oposição tenta isolar episódio, mas os dois lados concordam que ataque não atrapalha agenda econômica

Por Daniel Weterman e Alvaro Gribel

BRASÍLIA – O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) quer preservar a discussão sobre o pacote de corte de gastos após o ataque à Praça dos Três Poderes, em Brasília, na noite de quarta-feira, 13. Integrantes da equipe econômica reforçam nos bastidores que o episódio não interfere no andamento das negociações para a apresentação das medidas. Antes do atentado, a expectativa já era de que as propostas fossem apresentadas depois da participação de Lula na cúpula do G-20, na próxima semana.

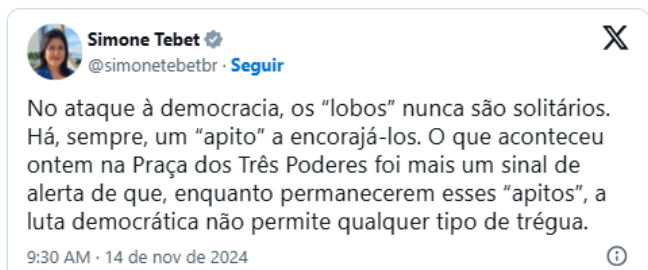


O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet. Foto: Wilton Junior/Estadão

Apesar da tentativa de blindar o pacote de ajuste fiscal, integrantes do governo são firmes em condenar o ataque e insistem que as explosões que ocorreram em frente ao Supremo Tribunal Federal (STF) e nas proximidades de um anexo da Câmara dos Deputados, seguidas da morte do homem responsável, não são um fato isolado.

A Polícia Federal abriu uma investigação por ato terrorista. Nesse sentido, o fato é classificado como um problema com repercussões para a segurança dos Três Poderes, e não para a agenda econômica do governo.

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, afirmou ao Estadão que o ataque não terá efeitos no andamento do pacote. Na rede social X, ela condenou o episódio.



“No ataque à democracia, os ‘lobos’ nunca são solitários. Há, sempre, um ‘apito’ a encorajá-los. O que aconteceu ontem na Praça dos Três Poderes foi mais um sinal de alerta de que, enquanto permanecerem esses ‘apitos’, a luta democrática não permite qualquer tipo de trégua”, escreveu Tebet.

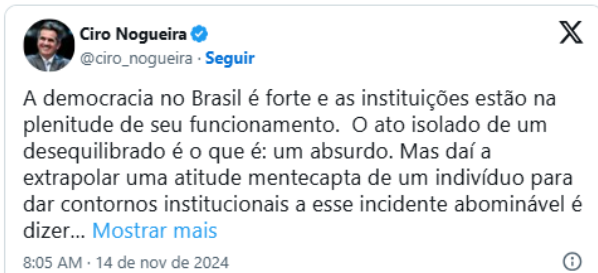
No Ministério da Fazenda, a percepção é de que o atentado terá pouco impacto sobre as discussões que envolvem o pacote de cortes de gastos e a tramitação da reforma tributária. A agenda do ministro Fernando Haddad nesta quinta-feira foi

mantida, com viagem a São Paulo, entrevista a uma emissora de televisão e reunião no fim da tarde para discutir os impactos da reforma tributária no setor imobiliário. Haddad não se pronunciou sobre o ataque em Brasília.

No momento das explosões, a Câmara discutia uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que amplia a imunidade tributária para igrejas e o Senado votava um projeto para liberar as emendas parlamentares, suspensas por decisão do STF. As duas pautas possuem relação com a agenda econômica, pois têm impacto fiscal na arrecadação e nos gastos do governo.

O Congresso suspendeu as atividades, mas deve voltar com as discussões e votações na próxima segunda-feira, 18. Na quarta, antes das explosões, Haddad se reuniu com o ministro da Defesa, José Lúcio Monteiro, e com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) para discutir as propostas. O presidente Lula, por sua vez, recebeu o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), mas o corte de gastos ficou em segundo plano.

Na oposição, há a tentativa de isolar o ataque e preservar pautas de interesse de aliados do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), como a anistia aos condenados do 8 de janeiro. O líder da oposição na Câmara, deputado Filipe Barros (PL-PR), afirmou que não se pode vincular Bolsonaro e a direita brasileira ao episódio. “Essa manobra rasteira tem o claro objetivo de atrapalhar o andamento do PL da Anistia – que será um passo crucial para a pacificação nacional.”



O presidente do PP, senador **Ciro Nogueira (PI)**, disse ao Estadão que as explosões em Brasília não podem atrapalhar a agenda do Congresso e o corte de gastos do governo.

“O ato isolado de um desequilibrado é o que é: um absurdo. Mas daí a extrapolar uma atitude mentecapta de um indivíduo para dar contornos

institucionais a esse incidente abominável é dizer que nossa democracia não é sólida e resiliente como ela é”, afirmou o parlamentar no X.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/11/2024

O FUTURO DA AMAZÔNIA ESTÁ NO FOMENTO AOS NEGÓCIOS VERDES, NÃO NA CARIDADE

Em vez de criar programas de subsídios perpétuos, é preciso fortalecer as empresas da bioeconomia para que prosperem por conta própria

Por Salo Coslovsky

Nos últimos 20 anos, o Brasil provou sua capacidade de reduzir o desmatamento na Amazônia. Essa é uma conquista incrível e que merece ser celebrada. Em contrapartida, nossos esforços para “esverdear” a economia daquela região ainda não produziram os resultados desejados. Os negócios da bioeconomia são raros, geram receitas modestas, empregam poucos trabalhadores e frequentemente sobrevivem às custas de subsídios continuados.



Amazônia pode manter e restaurar sua cobertura vegetal ao mesmo tempo que torna-se grande produtora de alimentos tropicais Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Esse desequilíbrio, onde as iniciativas de fiscalização avançam com vigor enquanto as iniciativas de fomento apenas rastejam, gera ressentimento em boa parte da população local, que se vê refém de políticas impostas por gente de

fora. Não surpreende, portanto, que a floresta continue sob ameaça constante - seja por obras faraônicas que dilaceram áreas nativas para servir interesses alheios, seja pela substituição de lideranças comprometidas com a floresta a cada ciclo eleitoral.

Uma bioeconomia pujante não é utopia. Com dedicação e criatividade, a Amazônia pode manter e restaurar sua cobertura vegetal ao mesmo tempo que torna-se grande produtora de alimentos tropicais como cacau, açaí, pimenta, castanha e peixes. Pode também fornecer ingredientes para as indústrias farmacêutica, nutracêutica e cosmética. Claro, pode produzir madeiras e derivados, além de insumos industriais como fibras, óleos, amidos e biocombustíveis. Por fim, pode atrair turistas e achar formas de cobrar caro pelos valiosos serviços ambientais que sempre ofereceu de graça. Conforme as áreas rurais avançam, as empresas urbanas desenvolvem tecnologias, produtos e serviços que também podem ser comercializados, trazendo prosperidade generalizada.

O problema é que temos investido em uma estratégia errada. Esse desacerto prossegue em três atos. Inicialmente, ativistas bem intencionados, líderes comunitários e seus aliados no governo e na filantropia observam que produtos florestais vendidos como matéria-prima reaparecem nas prateleiras dos supermercados por preços unitários muito mais elevados. Seduzidos por essa aparente oportunidade - mas sem considerar os investimentos, custos e riscos associados -, esses empreendedores levantam dinheiro para criar startups ou unidades de processamento nas comunidades.

Inevitavelmente, esses negócios operam em pequena escala e baseiam suas operações em locais deflagrados, remotos ou precários. Longe dos grandes centros, precisam pagar caro por insumos trazidos de fora e têm dificuldade em reter profissionais qualificados. Como resultado, acabam produzindo bens que custam o dobro, mas oferecem metade da qualidade.

Essas condições, por si só, bastariam para comprometer a viabilidade desses empreendimentos. O buraco que cavaram, porém, é ainda mais profundo. Ao “escalar a cadeia de valor”, essas iniciativas passam a competir com atravessadores e beneficiadores mais capitalizados e que sabem como lidar com as flutuações e idiossincrasias de seus mercados. Na Amazônia, a relação entre produtor e comprador sempre foi tensa, mas com esse movimento ela torna-se ainda mais hostil, sepultando de vez as chances de que esses atores conseguirão cooperar para fortalecer seu setor.

Sem alternativas, os novos empreendimentos refugiam-se em mercados locais ou protegidos, que não demandam volume expressivo nem oferecem boas oportunidades de aprendizado. Alguns negócios excepcionais até conseguem algum sucesso comercial, e assim dão sobrevida à ilusão de que todos que seguem esse caminho podem prosperar.

O resultado é um ciclo vicioso, onde esses empreendimentos só sobrevivem com subsídios continuados, ao mesmo tempo que aprisionam talentos, recursos e a atenção dos seus apoiadores externos num esforço inglório, que perpetua baixo investimento, baixa inovação e baixa produtividade. Não surpreende que um dos maiores “sucessos” da bioeconomia atual seja a produção de brindes para eventos que celebram seu potencial.

Uma alternativa promissora está sendo desenvolvida pela ApexBrasil através das “Mesas Executivas de Exportação”. Inspirada em uma experiência peruana (que eu ajudei a trazer para o Brasil), essa iniciativa incorpora quatro inovações que rompem com as práticas convencionais. Primeiro, ela engaja um grupo pré-selecionado de líderes produtivos interessados em fortalecer seu setor, ao invés de obter proteção contra as forças de mercado. Segundo, ela prepara os negócios para competirem em mercados amplos e abertos, em vez de se refugiarem em nichos pequenos e fechados. Terceiro, a iniciativa prioriza a provisão de recursos compartilhados setoriais, como a inteligência de mercado, a diminuição de custos de transação, e melhores técnicas produtivas, ao invés de subsidiar recursos privados, como prédios e a oferta de crédito barato, que é abundante em teoria mas raramente se efetiva na prática. Por fim, as Mesas adotam uma metodologia experimentalista onde os diagnósticos são provisórios e andam junto com a implementação, permitindo assim avanços acelerados.

O trabalho com o setor da castanha-do-Brasil (que eu apoio através de minha pesquisa) ilustra esse potencial. Por meio da Mesa Executiva, as beneficiadoras brasileiras estão enfrentando coletivamente desafios como escassez de capital de giro, alto custo de certificação de qualidade e a baixa diferenciação da castanha nos mercados - problemas que nenhuma empresa ou iniciativa pública resolveria sozinha.

A ApexBrasil está fazendo um trabalho extraordinário com as Mesas Executivas, mas a bioeconomia demanda muito mais. Para começar, precisamos trocar o paradigma assistencialista por uma visão pragmática de negócios, pois o subsídio incondicional não é uma escada e sim uma armadilha. Na sequência, precisamos convencer as grandes entidades filantrópicas e os órgãos públicos ligados à economia a juntar-se ao time. Por fim, precisamos ajustar nossas estratégias para fortalecer setores inteiros, ao mesmo tempo que eles são expostos à disciplina competitiva do mercado. Desse modo, podemos construir uma economia visionária e que reconhece que preservação e desenvolvimento só existem se mantiverem harmonia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/11/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

CHINA CAPITALIZOU INDIFERENÇA DOS EUA COM A AMÉRICA LATINA PARA SE TORNAR O MAIOR PARCEIRO COMERCIAL DA REGIÃO

Na região, a China já substituiu os EUA como principal parceiro comercial na maioria das grandes economias

Por James T. Areddy, Ryan Dubé e Roque Ruiz, Em Dow Jones

Ao sul da fronteira dos Estados Unidos, a China está em ascensão. O líder chinês Xi Jinping chega nesta semana a uma região onde a China substituiu os EUA como principal parceiro comercial na maioria das grandes economias, exceto México e Colômbia. Pequim atraiu grande parte da América Latina e Caribe para um programa de infraestrutura que exclui os EUA. No Peru, Xi inaugurará um megaporto para agilizar o comércio com a Ásia.

Porto reduz tempo de viagem pelo Pacífico

Travessia Ásia-Peru



Fonte: CIA / FT

Megaporto construído pela China no Peru vai diminuir viagem entre os dois países em 10 dias — Foto: Arte/Valor

A China compra vorazmente lítio da Argentina, petróleo bruto da Venezuela e minério de ferro e soja do Brasil. Segundo o AidData, um laboratório de pesquisa em Williamsburg, Virgínia, projetos chineses na região somam US\$ 286,1 bilhões, incluindo linhas de metrô em Bogotá e na Cidade do México e hidrelétricas no Equador, se aproximando do valor dos projetos da China na África, mas com um modelo de empréstimos reformulado e menos reações negativas.

Xi visita a América do Sul para participar de cúpulas, incluindo o Fórum de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (Apec, na singla em inglês) esta semana em Lima, Peru, e a cúpula do G20 na próxima semana, no Rio de Janeiro. Essas ocasiões provavelmente ilustrarão o que alguns chamam de marginalização econômica dos EUA na região. Embora se espere também a presença do presidente Joe Biden, sua influência será reduzida após a vitória de Donald Trump. Xi já visitou a região mais vezes do que ambos os presidentes americanos.

Poucos ainda veem a América Latina como o quintal dos EUA.

As nações da região geralmente buscam relações calorosas com os americanos, mas frequentemente são vistas como prioridade secundária em Washington. Por outro lado, diplomatas e executivos de Pequim se engajam com governos locais e nacionais, quase sem levar em conta a orientação política.

“É extremamente frustrante porque essa região tem tudo o que as empresas americanas desejariam”, disse Ryan Berg, diretor do programa das Américas do Washington’s Center for Strategic and International Studies.

Além de aprofundar os vínculos econômicos, Xi promove um modelo de governança que rompe com a ordem pós-guerra liderada pelos EUA, que ele sugere ser um resquício colonial. A atenção contínua de Xi à região “é simbólica, e países do Sul Global precisam desse reconhecimento”, afirmou Alvaro Mendez, diretor de um setor que estuda a influência da China na London School of Economics.

Trump, que em seu primeiro mandato focou na região, antes de tudo, como fonte de imigração indesejada, pode agora pressionar alguns países a escolher entre os EUA e a China. “Muitos latino-americanos estão apreensivos sobre o que os aguarda nos próximos quatro anos nessa questão crítica”, disse Michael Shifter, especialista em América Latina no Inter-American Dialogue, centro de pesquisa política, em Washington. Ao mesmo tempo, tarifas mais altas executadas por Trump podem potencialmente aproximar alguns países de Pequim.



Navio da montadora chinesa BYD atraca no Porto de Suape, em Pernambuco, com 5 mil carros, no dia 27 de maio de 2024 — Foto: Reprodução

O comércio e o investimento chineses prosperaram em cerca de 40 nações da América Latina e do Caribe, onde vivem mais de 660 milhões de pessoas, desde o México até o Chile e a Argentina, além de países insulares como Jamaica e Cuba.

A construção de infraestrutura pela China, incluindo portos para mover commodities, espelha o modelo asiático e africano, onde a presença chinesa se consolidou através de pontes, usinas de energia e estádios. A China também tem menos fama de “cobrador de dívidas” na América Latina do que em outras regiões em desenvolvimento, em parte porque Pequim desacelerou novos projetos e ajustou o modo de financiamento.

A generosidade de Pequim nem sempre é benéfica, e suas exportações de capital e bens de consumo, além de produtos químicos e maquinário, especialmente para o México, dão à China um superávit comercial com a região como um todo.

A China está entrando com força nas exportações de industrializados, como os equipamentos de telecomunicação da Huawei Technologies e veículos elétricos da BYD, que assumiu uma fábrica abandonada da Ford no Brasil. Um recente influxo de aço chinês forçou o fechamento de uma grande siderúrgica no Chile. Alguns países já estão aumentando as tarifas sobre produtos chineses, e outros veem ameaças de grandes empresas chinesas em setores tradicionais, como a pesca. A imagem da China também foi prejudicada por construções de baixa qualidade, como em um projeto hidrelétrico no Equador, e pela pouca consideração com o meio ambiente e com os povos indígenas, como nas minas de cobre no Peru.

A China é atraída pelos mesmos atributos que deveriam motivar empresas dos EUA a competir em uma região amplamente democrática: recursos naturais abundantes, incluindo minerais essenciais; capital humano para manufatura, como produtos farmacêuticos; bases de consumidores em crescimento; e Estado de direito.

O comércio impulsionou a influência de Pequim em uma região tradicionalmente aliada aos EUA. O Brasil, recentemente, juntou-se à China para propor o fim da guerra na Ucrânia e destaca uma visão de um Sul Global que desafia a ordem tradicional liderada pelos EUA. A Argentina permite que a China opere uma estação de rastreamento de satélites, uma das ligações quase militares em expansão.

E os opositores dos EUA na região — Cuba e Venezuela — consideram a China amiga e protetora.

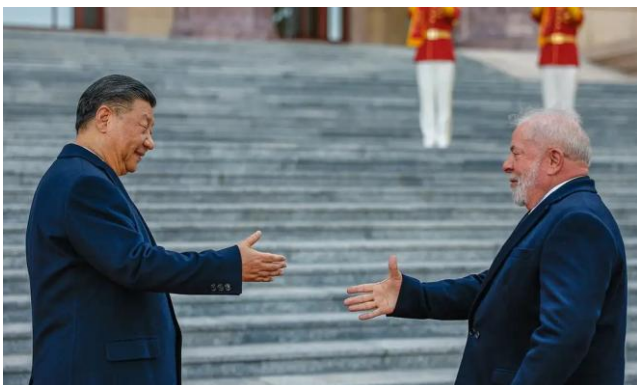
Washington teme que o poder econômico crescente da China traga influência sobre governos latino-americanos. A chefe do Comando Sul dos EUA, Gen. Laura Richardson, alertou repetidamente sobre o avanço de Pequim na região. Em resposta aos avanços da China, a Casa Branca tem buscado construir instituições duradouras em países em desenvolvimento para atrair investimentos.

A administração Biden "tem se concentrado bastante em como tentamos atrair investimentos do setor privado para o exterior" e em causar um impacto por meio de altos padrões que contribuam para "a estabilidade em longo prazo dos países anfitriões ou a estabilidade fiscal de longo prazo", disse um alto funcionário do governo, acrescentando que a China desacelerou seus compromissos em meio a dificuldades internas e problemas com alguns projetos no exterior.

Um dos principais motivos da atenção de Xi para a América Latina e o Caribe é isolar a ilha de Taiwan. Sete das onze nações em todo o mundo que mantêm relações diplomáticas com Taipei estão na região, incluindo Guatemala, Paraguai e Haiti. Cinco que mudaram o reconhecimento para Pequim sob o governo de Xi, incluindo Honduras e Panamá, foram recompensados com acordos comerciais chineses.

Provavelmente com Taiwan em mente, Pequim firmou acordos para compra de minerais e alimentos, além de contratos para operar portos em países como o Peru e para comercializar em yuan, fortalecendo linhas de suprimento contra riscos de que o militarismo chinês um dia leve as potências ocidentais a impor um embargo. Em tal cenário, é provável que Pequim ofereça incentivos a nações do G-20, como o Brasil, para aliviar a pressão da desvinculação, como aconteceu com a Rússia após a invasão da Ucrânia, de acordo com um novo relatório do Grupo Rhodium e do Atlantic Council.

Nem tudo favorece Pequim. Pouco antes da viagem de Xi, o Brasil aparentemente rejeitou as investidas da China para ingressar formalmente na Iniciativa do Cinturão e da Rota, um golpe para um programa que, segundo o Center for Strategic and International Studies, inclui 22 dos 26 países da América Latina e Caribe elegíveis para ele, e um sinal de desagrado da maior economia da região quanto ao limitado acesso recíproco ao mercado chinês.



Xi Jinping recebe Luiz Inácio Lula da Silva em Pequim; os dois presidentes vão se reencontrar no dia 20 de novembro de 2024 no Palácio do Alvorado — Foto: Ricardo Stuckert/PR

Estrada acidentada

Faz 110 anos desde que os EUA concluíram o Canal do Panamá e mais de meio século desde que Washington buscou conter a expansão do comunismo durante a Guerra Fria interferindo nas democracias latino-americanas.

Hoje, a política dos EUA para a região se inclina fortemente para as questões de imigração ilegal e narcóticos, em vez de explorar a estabilidade política e a crescente classe média como uma vantagem.

A abordagem em menor escala e menos orientada para negócios dos EUA deu espaço para que a China conquistasse reconhecimento regional pela ousadia. Quando dois dos países pró-comércio da

região, Uruguai e Equador, não conseguiram acordos de livre comércio com os EUA no início do governo Biden, eles se voltaram para Pequim. No ano passado, Uruguai e China anunciaram negociações para um acordo, enquanto o Equador concluiu o seu, o quinto de Pequim na região, em comparação aos onze dos EUA.

A prioridade do Equador continua sendo um acordo comercial com os EUA, mas, reconhecendo o clima político em Washington, “o Equador está priorizando estratégias alternativas para aumentar as exportações para os EUA”, disse o embaixador do país em Washington, Cristian Espinosa Cañizares.

A China não substituiu os EUA, mas aproveitou oportunidades incontestáveis, disse Jorge Guajardo, ex-embaixador mexicano na China e atualmente membro da consultoria DGA Group, em Washington.

A indiferença vai contra uma pesquisa do Pew Research Center publicada em julho, que mostrou que os EUA têm uma avaliação favorável mais alta do que a China nas economias da Argentina, Brasil, Chile, México e Peru.

Guajardo disse que o dinamismo econômico dos EUA os torna o mercado de exportação mais atraente para os países da América Latina e do Caribe, diante da desaceleração da demanda por importações da China e da cautela de Pequim no financiamento de projetos, em comparação com a última vez que Xi fez uma turnê, em 2019.

Uma das ferramentas de Washington para contrabalançar os avanços chineses é o financiamento da U.S. International Development Finance Corp. A agência anunciou como sucesso um financiamento de 30 milhões de dólares para um projeto de mineração de cobalto e níquel no Brasil, para apoiar a produção de baterias de íon-lítio. Mas nas Américas, sob o mandato atual da agência, todos os países, exceto Bolívia, Honduras, Nicarágua e Haiti, são ricos demais para se qualificar para a maioria dos projetos de apoio; o financiamento para a mina no Brasil foi aprovado apenas após uma revisão especial realizada por várias agências do governo dos EUA.

Mais característica é a situação na Guiana, que buscava financiamento para expandir um porto para descarregar o petróleo produzido pela Exxon Mobil e Hess, mas não se qualificou para o apoio dos EUA porque suas reservas de petróleo tornavam o país rico demais. Isso abriu a porta para contratantes chineses. “Os EUA estão fazendo toda a extração de petróleo, mas a China está fazendo grande parte da infraestrutura”, disse Berg, do Center for Strategic and International Studies.

Um funcionário da International Development Finance Corp. não respondeu a perguntas sobre países específicos, mas disse que uma prioridade para a agência é conseguir a autorização de financiamento no Congresso.



Os presidentes do Uruguai, Luis Lacalle Pou, e da China, Xi Jinping, se cumprimentam para selar acordos comerciais entre os dois países — Foto: Florence Lo/AP

Silêncio ensurdecador

Quando John Feeley chegou ao Panamá como embaixador dos EUA no início de 2016, havia planos para uma quarta ponte sobre o Canal do Panamá, e ele queria que uma empresa americana estivesse envolvida no projeto. “O canal é o que nos unia”, explicou.

No entanto, Feeley disse que seus informes para Washington não geraram muito interesse no projeto da ponte. Ele disse que chegou a ligar diretamente para a gigante da engenharia Bechtel, de Reston, Virgínia, para tentar despertar interesse. “O que eu estava tentando fazer era gerar algum movimento em torno disso, e recebi um silêncio ensurdecador”, disse Feeley. A Bechtel não respondeu às perguntas.

Em 2018, o Panamá concedeu o projeto de US\$ 1,42 bilhão a um consórcio de empresas operado pelo governo chinês. O interesse de Pequim surgiu após a decisão do Panamá, no ano anterior, de romper relações com Taiwan, e a mídia estatal chinesa proclamou o acordo da ponte como a maior vitória do país nas Américas.

Segundo Feeley, os EUA “veem a América Latina como um problema e não como uma oportunidade”. (

Tradução de Samara Leonel)

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 14/11/2024

FT: MEGAPORTO PERUANO ‘MADE IN CHINA’ PREPARA-SE PARA TRANSFORMAR COMÉRCIO SUL-AMERICANO

Projeto inaugurado nesta quinta-feira na costa peruana foi custeado por Pequim e representa desafio estratégico para EUA enquanto Donald Trump se prepara para assumir cargo em janeiro

Por Joe Daniels e Steven Bernard, Em *Financial Times* — *Chancay e Londres*

A paisagem do cais antes da inauguração do porto de Chancay, no Peru — um megaporto de construção chinesa no litoral peruano no Pacífico que promete transformar o comércio regional — é ladeada por uma fila de guindastes autoguiados ZPMC fabricados na China.

Picapes BYD estão prontas para transportar engenheiros, enquanto torres de internet 5G da Huawei foram recém-instaladas para lidar com a operação automatizada.

“Tudo é feito na China”, disse com orgulho Mario de las Casas, que trabalha como gerente de relações públicas do porto na Cosco Shipping, a gigante estatal chinesa de transporte marítimo que operará Chancay após sua abertura nesta quinta-feira. “Esta é uma oportunidade enorme não apenas para o Peru, mas para toda a região”, acrescentou, em meio a bandeiras peruanas e chinesas tremulando nos postes de luz.

Porto reduz tempo de viagem pelo Pacífico

Travessia Ásia-Peru



Fonte: CIA / FT

Chancay reduzirá em dez dias uma viagem que antes levava 35 dias da China ao Peru — Foto: Arte/Valor

Autoridades peruanas argumentam que o porto, construído pela Cosco com a mineradora local Volcan, transformará o Peru — um grande produtor de cobre e frutas — na “Cingapura da América do Sul” e revolucionará o comércio marítimo ao longo da costa do continente no Pacífico, já que poderá acomodar embarcações maiores em suas águas profundas.

Por outro lado, analistas e autoridades levantam preocupações de que o projeto de US\$ 3,6 bilhões, que chega na esteira de uma série de outros investimentos chineses em infraestrutura, represente, na prática, ceder a soberania peruana sobre o porto para os chineses.

Os EUA, para quem a crescente influência da China na América Latina representa um problema estratégico, alertaram para a possibilidade de o porto ser usado por navios de guerra chineses. O projeto também pode se tornar um ponto de tensão com o presidente eleito Donald Trump, que deve adotar postura mais dura contra a China.

“Os riscos para o Peru são múltiplos”, disse Evan Ellis, professor de estudos latino-americanos no Colégio de Guerra do Exército dos EUA. “O risco maior é que não seja o país quem colha os benefícios de seus abundantes recursos e posição geográfica, mas a China.”

O presidente da China, Xi Jinping, que está no Peru nesta semana para participar da reunião de cúpula do Fórum de Cooperação Econômica da Ásia-Pacífico (Apec, na sigla em inglês) e de uma visita de Estado oficial, aparecerá com a presidente peruana Dina Boluarte na inauguração de Chancay nesta quinta-feira por meio de uma conexão de vídeo de Lima, a 80 quilômetros de distância. O presidente dos EUA, Joe Biden, também estará na cidade para a cúpula da Apec em sua primeira e última visita à América do Sul como presidente — com pouco nas mãos a oferecer.



Megaporto de Chancay promete acelerar comércio entre a China e a América do Sul — Foto: Paul Gambin/Bloomberg

Em maio, em meio a uma disputa com a Cosco, parlamentares peruanos aprovaram uma lei que dá à empresa o direito exclusivo de operar Chancay, algo “antes impensável”, segundo Ellis, “e contra a essência da afirmação da soberania do Peru sobre seus próprios portos, sua janela para o mundo”.

O ministro dos Transportes do Peru, Raúl Pérez-Reyes, minimizou essas preocupações, argumentando que Chancay será supervisionado pelas autoridades alfandegárias e portuárias do Peru.

“Neste caso, trata-se de um investimento de capital chinês, mas seria exatamente o mesmo se fosse capital britânico ou americano [...] em nenhum caso nossa soberania é perdida”, disse Pérez-Reyes.

O porto permitirá que o próspero setor agrícola do Peru continue se expandindo. “O que Chancay fará é redirecionar parte da carga e enviá-la direto para a Ásia.”

Dos US\$ 3,6 bilhões do custo de construção, US\$ 1,3 bilhão foi investido na fase inicial, segundo a Cosco. O porto de águas profundas tem capacidade para receber alguns dos maiores navios de carga do mundo, com capacidade de transportar 22 mil TEUs, a unidade equivalente a contêineres de 20 pés (pouco mais de 6 metros), um referencial do mercado. Nenhum outro porto na costa pacífica da América do Sul pode receber navios desse tamanho.

Chancay reduzirá em dez dias uma viagem que antes levava 35 dias da China ao Peru, eliminando a necessidade de uma escala no porto de Manzanillo, no México, ou em Long Beach, na Califórnia.

Cargas brasileiras, que às vezes rumam à Ásia pelo leste ou pelo Canal do Panamá, também economizarão pelo menos dez dias de viagem, segundo a Cosco.

Uma lei de cabotagem aprovada em maio permitirá que cargas sejam transportadas entre portos peruanos antes de chegar à terra firme, exigindo menos tempo nas estradas. A Cosco informa que pequenos navios do Equador, Chile e Colômbia poderão enviar mercadorias para outros portos peruanos. Em seguida, esses produtos podem ser enviados a Chancay para serem exportados.



O Brasil também se beneficiará, segundo Pérez-Reyes, porque poderá usar a Rodovia Interoceânica Sul, que passa pelos centros agrícolas do Acre e Rondônia e chega ao litoral do Pacífico peruano.

Chancay, parte da Iniciativa do Cinturão e da Rota (BRI), também conhecida como Nova Rota da Seda, soma-se a uma carteira de investimentos chineses que inclui a maior mina de cobre do Peru, Las Bambas, de propriedade da mineradora chinesa MMG.

CProjeto do megaporto de Chancay — Foto: Reprodução

Em abril de 2023, a China Southern Power Grid adquiriu as operações de eletricidade da Enel no Peru, que fornece energia para a parte norte de Lima. O restante do fornecimento elétrico da capital havia sido vendido em 2020 para a Three Gorges Corporation da China, que também possui uma usina hidrelétrica no país.

Em março, o Peru deu a concessão para a construção e operação de um porto no sul do país a uma subsidiária da empresa chinesa Jinzhao, que opera uma mina de minério de ferro perto de Ica.

A ministra do Comércio Exterior do Peru, Úrsula León, disse que os EUA estão perdendo a oportunidade de investir no país. Pequim e Washington possuem acordos de livre comércio com Lima e espera-se que os chineses fortaleçam o seu durante a visita de Xi.

A China é o maior parceiro comercial do Peru. Cobre, ferro e farinha de peixe representaram a maior parte das exportações peruanas aos chineses, no valor de US\$ 23,1 bilhões em 2023. As exportações para os EUA somaram US\$ 9,1 bilhões.

“Há algumas oportunidades que [os EUA] estão perdendo, portanto, é importante que eles saibam um pouco mais sobre nosso mercado”, disse León.

A ministra ainda disse que os EUA “também têm oportunidades” para investir em megaprojetos, como o plano do porto de Corío, no sul do país. “Então, não podemos generalizar e dizer que o Peru está praticamente se tornando dependente da China”, disse.

Os EUA tiveram discussões com o Peru sobre Chancay, segundo o Departamento de Estado americano, e levantaram “a importância de uma fiscalização, segurança, regulamentação e competição leal adequadas para todos os projetos essenciais de infraestrutura”.

“Não estamos pedindo aos parceiros para escolherem entre Estados Unidos e [China], mas estamos demonstrando os benefícios de uma parceria” com os EUA, disse um representante americano.

A China agora é o maior parceiro comercial da América do Sul e um grande investidor em projetos de minerais críticos, transportes e energia. Pequim sustenta que os projetos no exterior almejam benefícios mútuos, uma abordagem que diz ser contrastante com o que chama de busca de hegemonia e vantagem geopolítica pelos EUA.

De início, Chancay terá capacidade para operar entre 1 milhão e 1,5 milhão de TEUs por ano, além de 6 milhões de toneladas de cargas a granel. Em 12 meses, o número deverá aumentar para 3,5 milhões de TEUs. O porto de Callao, o maior do Peru, foi ampliado neste ano e tem capacidade anual de 3,7 milhões de TEUs, segundo o Ministério do Transporte.

A capacidade portuária da América Latina está bem atrás da Ásia, da América do Norte e da Europa, continentes que têm vários portos com movimentação superior a 10 milhões de TEUs cada.

Para evitar congestionamentos na cidade de Chancay — até recentemente uma tranquila comunidade pesqueira frequentada por turistas de fim de semana —, a Cosco construiu um túnel de 1.830 metros, o mais longo do Peru, que permitirá aos caminhões desviarem da cidade. Moradores têm reclamado do barulho do porto e do que dizem ser ameaças aos estoques de peixes e aos pântanos.

A Cosco planeja um parque empresarial ao lado do porto, onde a maior montadora de veículos elétricos da China, a BYD, manifestou interesse em abrir uma fábrica.

Parlamentares estudam conceder benefícios tributários exclusivos para a instalação, embora isso enfrente resistência dada a vantagem que representaria para Chancay sobre Callao, um porto estatal, mas operado de forma privada, localizado a 73 km de distância.

“Investir em Chancay já é atrativo o suficiente sem precisar oferecer isenções tributárias”, disse Adriana Tudela, uma congressista da oposição. “Estamos, basicamente, criando uma enorme desvantagem para outros portos.”

Antes de deixar seu cargo como chefe do Comando Sul dos EUA, que cobre a América Latina e o Caribe, a general Laura Richardson advertiu que Chancay poderia ser usado pela Marinha chinesa. “É um roteiro que já vimos em outros lugares”, disse Richardson.

Alfredo Thorne, ex-ministro das Finanças que dirige uma firma de consultoria econômica, disse que, embora os investimentos chineses beneficiem as exportações peruanas, “trazem grandes riscos políticos, incluindo o acesso ao mercado dos Estados Unidos”.

De acordo com Thorne, Trump poderia envolver o Peru numa disputa com Pequim, pois acredita-se que ele adotará políticas protecionistas e uma linha mais dura contra a China. Trump propôs uma tarifa de 60% sobre produtos chineses. “Não vejo qual seria o interesse da China em continuar apostando no Peru se tiver que enfrentar Trump”, disse Thorne. (Colaborou Michael Stott, em Londres)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/11/2024

SANEAMENTO NO BRASIL A PASSOS LENTOS

União entre capital público e privado impulsiona universalização, mas ainda há resistências ao esforço de expansão

Por Luiz Maciel



Em São Paulo, a Allonda tem projetos de desassoreamento e despoluição da bacia do rio Pinheiros — Foto: Divulgação

A universalização dos serviços de água e esgoto até 2033, meta estabelecida pelo novo Marco Legal do Saneamento, caminha num ritmo mais lento do que o desejado. A boa notícia é que ao menos encontrou um rumo, ao se abrir para a participação de concessionárias privadas. “É provável que nem todos os Estados consigam atingir esse objetivo, mas sem dúvida estaremos numa situação melhor daqui a dez anos”, acredita Cláudio Frischtak, da consultoria

Inter.B.

Segundo a Associação das Operadoras Privadas de Saneamento (Abcon), os leilões de concessão já realizados comprometem R\$ 152,1 bilhões de investimentos em obras e R\$ 54,4 bilhões em outorgas, que beneficiarão 76,9 milhões de habitantes de 1.425 municípios de 19 Estados – números engordados recentemente pela privatização da maior companhia de saneamento do país, a Sabesp, de São Paulo. “Outros 25 projetos deverão ser licitados em 2025, envolvendo R\$ 71 bilhões e atendendo mais 25,4 milhões de pessoas”, acrescenta a diretora-executiva da Abcon, Christianne Dias.

A realidade ainda não reflete os dados otimistas da Abcon, porque os projetos de saneamento têm maturação longa, podendo levar até sete anos para se concretizar, entre o planejamento, a concessão da licença ambiental e as obras em si. Além disso, os números sobre a população que já tem acesso às redes de água e esgoto são defasados. Os mais recentes, divulgados pelo Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), do Ministério das Cidades, só vão até 2022. E mostram que de 2020 – ano da promulgação do novo marco – a 2022 o alcance do serviço de água tratada evoluiu de 84,13% para 84,9% da população, enquanto o de coleta de esgoto foi de 54,95% para 56%, sendo que quase metade desses efluentes continua sendo descartada em rios e córregos,

sem tratamento. Um crescimento tímido demais diante das metas de fornecer água a 99% das famílias brasileiras, além de acesso a esgoto tratado a 90% delas até 2033.



Luana Pretto: "A população nem sempre entende o benefício de ter água tratada" — Foto: Divulgação

O Instituto Trata Brasil, criado por empresas que atuam no setor de saneamento, estima que ainda serão necessários mais R\$ 509 bilhões de investimentos para chegar à universalização dos serviços – além, naturalmente, de apressar o passo nas concessões. “Os próximos quatro anos serão primordiais para acelerar as obras. A maior dificuldade é a falta de interesse de alguns governadores em aderir ao esforço de expansão das redes de água e esgoto. E isso

acontece porque a população em alguns Estados nem sempre entende o benefício de ter água tratada, preferindo o risco de se contaminar a pagar uma tarifa”, lamenta Luana Pretto, presidente da entidade.

Essa resistência popular às redes de água e esgoto, segundo ela, ocorre principalmente nas regiões Norte e Nordeste, justamente as mais carentes de serviços e com os maiores índices de internações por infecções causadas pela má qualidade da água. “Para atingir as metas em 2033 seria necessário investir R\$ 230 por habitante/ano. Mas todos os Estados estão abaixo disso. Espírito Santo, o mais próximo do ideal, investe R\$ 175, seguido pelo Rio Grande do Sul com R\$ 144 e São Paulo com R\$ 143. Já o Acre é o que menos investe, apenas R\$ 3 por habitante/ano”, relata.

Como a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) não tem poder para interferir nas gestões públicas, a saída é tentar convencer governadores e prefeitos que ainda resistem a participar do esforço de universalização. “Em Rondônia a assembleia estadual fez esse papel, levando o prefeito de Porto Velho a mudar de posição”, afirma Pretto.



Rocha, do Ondas: “Garantir acesso ao saneamento é função do Estado” — Foto: Divulgação

Mas, para chegar à universalização de fato, a saída não é apostar na privatização, considera Renata Rocha, presidente do Observatório Nacional dos Direitos à Água e ao Saneamento (Ondas), fundado em 2019 por instituições acadêmicas e movimentos sindicais e sociais. “É função do Estado garantir o acesso ao saneamento básico, uma vez que as empresas privadas não têm o retorno financeiro desejado ao levar água e esgoto para as áreas mais carentes”, afirma. “Não é por outro motivo que várias metrópoles mundiais que fizeram concessões de água e esgoto, como Paris, Berlim e Buenos Aires, estão fazendo o

caminho de volta e reassumindo os serviços de saneamento”, destaca.

Frischtak, da Inter.B, nota que as concessões privadas podem e devem atuar juntas com as entidades públicas. “A universalização depende da união entre capital público e privado para ser atingida. O Rio de Janeiro, onde a Cedae estadual está dividindo com três concessionárias o atendimento na região metropolitana, é um bom exemplo disso. Já se percebe que a poluição na baía de Guanabara diminuiu”, afirma. “Quanto ao desinteresse de concessionárias privadas em expandir as redes para áreas carentes, isso pode perfeitamente ser contornado com um contrato bem-feito, especificando as responsabilidades de cada um. E a modelagem dos contratos de concessão elaborados pelo BNDES [Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social] tem sido muito boa”, atesta. Além de financiar várias obras do setor, o BNDES prepara contratos das partes interessadas no risco – só recebe pelo trabalho se eles forem confirmados.

Para Frischtak, as metas do novo Marco Legal do Saneamento são ambiciosas, mas necessárias para atrair o capital privado e incentivar competição no setor. “Só assim para acabar com o uso político de empresas estaduais e autarquias municipais de saneamento nos últimos 50 anos. Isso dificultava a realização de projetos regionais, por exemplo, juntando municípios mais ricos com vizinhos mais pobres”, diz.

As Parcerias Público-Privadas (PPPs), baseadas justamente nessa união de esforços, têm assumido um papel cada vez mais importante no setor. De acordo com a consultoria Radar PPP, que mantém um quadro atualizado de concessões e PPPs em andamento ou execução no país, o número de iniciativas privadas dedicadas à expansão de redes de água e esgoto saltou de 321 para 668 entre 2020 e 2024. “Desse total, 320 já têm modelagem definida, dividindo-se entre 270 concessões e 50 PPPs. A PPP administrativa, mais comum, é remunerada por uma combinação de recursos públicos e tarifas cobradas dos usuários. Há também a PPP patrocinada, que é remunerada exclusivamente pelo governo”, informa Frederico Ribeiro, sócio da Radar PPP.

Não faltam também exemplos de companhias que apostaram na avenida de oportunidades aberta pelo novo Marco Legal do Saneamento para se reposicionar no mercado. A Allonda, empresa de engenharia que atua em vários segmentos, é uma delas. “As obras de água e esgoto, que representavam 10% do nosso faturamento em 2020, hoje correspondem à metade de nossa receita”, revela Daniel Barreto, um dos sócios.

Para dar esse salto, a Allonda abriu o capital, investiu R\$ 50 milhões em equipamentos e, conforme foram firmados contratos, contratou centenas de funcionários – hoje eles chegam a 1,2 mil, metade dos quais dedicados a obras de saneamento. “Estamos tocando 12 projetos em São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Bahia e Ceará. Em Alagoas e no Amapá também participamos de leilões, mas repassamos os contratos a empresas parceiras”, afirma Barreto. Em São Paulo, a Allonda está tocando cinco projetos de desassoreamento e despoluição da bacia do rio Pinheiros, incluindo a implantação de três plantas de tratamento de efluentes dos córregos Cordeiro, Jaguaré e Moenda Velha.

Uma nova onda de concessões é esperada pelas empresas privadas a partir do ano que vem, quando devem acontecer vários leilões. Tanto que a maior preocupação das companhias interessadas não é mais a falta de contratos, mas sim o aumento de impostos previsto pela reforma tributária. Hoje beneficiadas com a isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) estadual e do Imposto Sobre Serviços (ISS) municipal, as empresas do setor deverão perder essa vantagem com a gradativa cobrança do Imposto sobre Valor Agregado (IVA), a partir de 2026. A palavra final está com o Congresso, onde a reforma tributária continua sendo objeto de discussões acaloradas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/11/2024

BRASIL VIVE MARATONA DE LEILÕES RODOVIÁRIOS

Se todos os certames forem bem-sucedidos, 2024 será recorde em concessões rodoviárias - e 2025 também pode ser agitado

Por Domingos Zapparoli



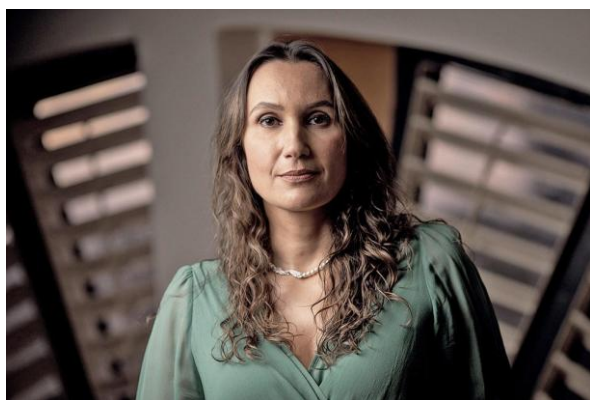
Rodovia que compõe a Rota Sorocabana, leiloada no fim de outubro e arrematada pela CCR — Foto: Divulgação

Os investidores contam com uma recheada agenda de leilões rodoviários no fim de 2024 e início de 2025. Em 28 de novembro, o governo de São Paulo programa levar ao martelo a concessão da Nova Raposo, um trecho de 92 quilômetros entre a capital paulista e Cotia, abrangendo dez municípios. O edital prevê R\$ 7,3 bilhões em investimentos ao longo de 30 anos. Em dezembro, o

Ministério dos Transportes programa cinco certames com lotes que reúnem trechos de rodovias federais e estaduais.

A maratona tem início no dia 5 de dezembro com o leilão da Rota da Celulose no Mato Grosso do Sul, 870 quilômetros ligando Três Lagoas, Campo Grande, Bataguassu e Nova Alvorada do Sul, com capex (despesas de capital) de R\$ 6 bilhões. No dia 12 estão previstos dois leilões. Um é o da Rota Verde em Goiás, que conecta Rio Verde, Goiânia e Itumbiara, com investimento de R\$ 4 bilhões. O outro é o leilão do Lote 3 das Rodovias Integradas do Paraná, que faz a ligação da região norte do Estado com o porto de Paranaguá, com capex de R\$ 9,8 bilhões.

No dia 19 será a vez do Lote 6 das rodovias do Paraná, que vai da região oeste do Estado, na fronteira com Paraguai e Argentina, até o porto de Paranaguá, e demandará R\$ 12,6 bilhões. O Ministério dos Transportes pretende realizar no mesmo dia o leilão da ponte que liga São Borja, no Rio Grande do Sul, a Santo Tomé, em Corrientes, na Argentina.

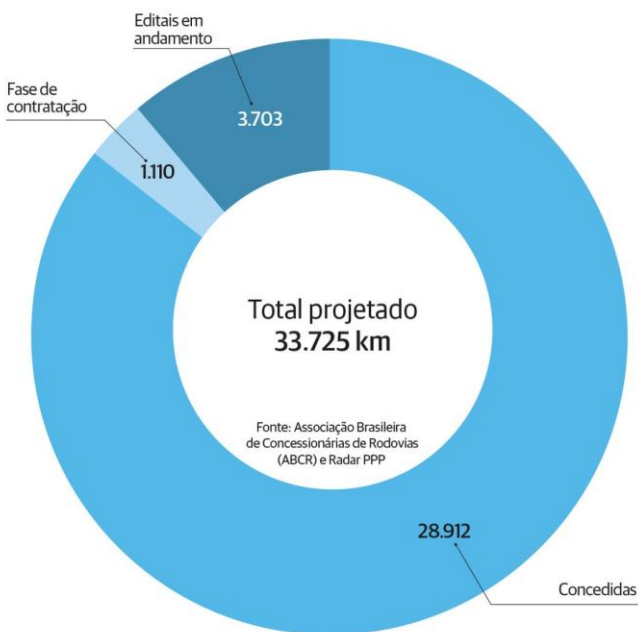


Marcassa, da MoveInfra: “Algumas rodovias vão precisar de uma contrapartida pública” — Foto: Wenderson Araujo/Divulgação

Se todos os leilões forem bem-sucedidos, 2024 será o ano recorde em concessões rodoviárias. Até outubro já foram realizados quatro leilões federais e dois do governo de São Paulo. O primeiro em abril, com a concessão de 213 quilômetros de rodovias que ligam a região do Alto Tietê, na Grande São Paulo, ao litoral sul do Estado. O consórcio Novo Litoral, liderado pela Companhia Brasileira de Infraestrutura (CBI), assumiu compromisso de investir R\$ 4,3 bilhões em 30 anos.

RODOVIAS PRIVADAS

Malha rodoviária concedida e evolução previstas com licitações programadas a partir de outubro de 2024 – em km



No fim de outubro, o governo paulista leiloou a Rota Sorocabana, um total de 460 quilômetros de rodovias localizadas na região sudoeste paulista. O vencedor foi o grupo CCR, que se comprometeu com investimentos de R\$ 8,8 bilhões em 30 anos.

A temporada 2024 de concessões federais teve início em abril, quando o consórcio EPR Mineira, formado pelas empresas Perfin e Equipav, assumiu o compromisso de investir R\$ 8 bilhões em 30 anos no trecho de 232 quilômetros da BR-040/MG entre Belo Horizonte e Juiz de Fora. Em agosto foi realizada a concessão do trecho de 296,3 quilômetros da BR-381/MG, entre Belo Horizonte e Governador Valadares. A 4UM FIP em Infraestrutura de Responsabilidade se comprometeu com um investimento de R\$ 9,34 bilhões.

Em setembro foi a vez da concessão da Rota dos Cristais, trecho de 594,8 quilômetros da BR-040 que vai de Cristalina, em Goiás, à capital mineira, Belo Horizonte. A vencedora foi a francesa Vinci Highways, a primeira empresa

estrangeira a arrematar uma rodovia federal desde 2007. O investimento em 30 anos é de R\$ 12 bilhões.



No último dia de outubro, foi batido o martelo para a concessão da Rota do Zebu, trecho de 439 quilômetros da BR-262 em Minas Gerais entre Uberaba e Betim. A proposta vencedora foi da gestora de investimentos Kinea em parceria com a Way Brasil, que se comprometeram com um capex de R\$ 4,4 bilhões em 30 anos.

Para 2025 o Ministério dos Transportes já tem programado seis leilões até julho: as BRs-040 e 495, entre Juiz de Fora (MG) e Rio de Janeiro (RJ), a BR-364 em Rondônia, a Rota do Agro entre Rio Verde (GO) e Rondonópolis (MT), a Rota do Agro Central entre Vilhena (RO) e Cuiabá (MT) e os Lotes 4 e 5 das Rodovias Integradas do Paraná.

O governo paulista prevê outras três concessões no próximo ano: a Rota Paranapanema, a Rota Mogiana e o Circuito das Águas.

“O modal rodoviário conta hoje com um pipeline de projetos e fluxo de leilões. Isso permite ao setor privado planejar seus investimentos”, diz Natália Marcassa, CEO da MoveInfra, movimento pró-infraestrutura que reúne CCR, EcoRodovias, Rumo, Santos Brasil, Ultracargo e Hidrovias do Brasil.

Uma característica dos leilões rodoviários nos últimos seis anos é o baixo nível de concorrência, com poucas propostas para cada ativo, uma ou duas. As exceções foram os leilões da Rota dos Cristais e da Rota Sorocabana, com quatro propostas em cada um. No certame da Rota do Zebu, foram apenas dois proponentes.

“Não falta interesse no mercado. O que existe é uma grande oferta de ativos e uma atuação mais seletiva dos investidores”, diz o advogado Bruno Aurélio, sócio-especialista em infraestrutura do escritório Demarest.

Segundo Aurélio, o modal rodoviário se destaca entre as oportunidades de investimentos no Brasil em infraestrutura de transportes por apresentar aos investidores um ambiente maduro de negócios, com concessões sendo realizadas desde os anos 1990. “O investidor conhece o custo operacional e as taxas de retorno. Mais importante, a remuneração vem do recolhimento de pedágio, não depende de repasses do governo”, diz o advogado. “A tendência é que os bons projetos rodoviários sempre atraiam interessados, mesmo que em pequeno número”, afirma.

O problema é que a quantidade de bons projetos rodoviários capazes de atrair investidores privados é declinante, segundo os especialistas. “Nem toda rodovia possui um fluxo de passagem capaz de gerar retorno financeiro ao investidor apenas com a cobrança de tarifas”, diz Marcassa. “Algumas rodovias vão precisar de uma contrapartida pública.”

Uma alternativa seria o estabelecimento de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para as rodovias menos atrativas. Esse já é um tema que frequenta as rodas de discussões entre os especialistas em infraestrutura rodoviária. “A dificuldade é o governo federal apresentar aos investidores uma engenharia financeira crível”, diz Marcassa.

As concessões rodoviárias possuem contratos de 30 anos. O governo precisaria garantir sua contrapartida de recursos para uma PPP com esse prazo. Uma alternativa seria a emissão de títulos da dívida pública vinculados aos recursos comprometidos. Outro mecanismo seria estabelecer uma reserva para essa finalidade no orçamento federal pelo período de duração da concessão. “Algo um tanto improvável na conjuntura política atual”, admite Marcassa. “Mas não falta benchmarking internacional sobre o tema.”

Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) feita em 2023 detectou que 76,6% das rodovias sob gestão pública no país apresentam qualidade regular, ruim ou péssima. Entre as rodovias sob concessão, o patamar de desaprovação é bem menor, de 23,4%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/11/2024

SETORES PÚBLICO E PRIVADO SE MOVIMENTAM POR FERROVIAS

Mudanças regulatórias, revisão de concessões e plano do governo para o setor têm o potencial para atrair investimentos

Por Dauro Veras



Ferrovia da Rumo, que vai investir até R\$ 15 bilhões na construção de malha no Mato Grosso — Foto: Divulgação

A crônica dependência brasileira do modal rodoviário desperdiça vidas em acidentes, polui a atmosfera e retarda o crescimento econômico. Desatar esse nó logístico é um desafio complexo, em função do alto custo dos projetos ferroviários e de seu longo prazo de maturação. Mas um sinal positivo é que os setores público e privado têm se articulado nesse sentido, via ajustes regulatórios e outras iniciativas. O governo prepara um plano nacional para o setor, com aporte

público estimado em R\$ 20 bilhões e a expectativa de gerar dez vezes mais recursos para investimentos. Mas especialistas alertam que é essencial ter boa governança dos projetos para evitar erros do passado, como o desperdício por mau planejamento e a descontinuidade das ações.

Apenas um quinto do transporte de cargas no Brasil hoje é realizado pelo modal ferroviário. Dos 30,6 mil quilômetros de trilhos existentes no país, pouco menos da metade está plenamente ativa, 14% têm baixíssima utilização e 37% estão sem uso, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Para enfrentar a ociosidade da malha e ampliar sua participação na matriz logística, a proposta governamental é aplicar recursos provenientes das renovações antecipadas das concessões.

O Ministério dos Transportes e a Vale estão em negociações “avançadas”, segundo a mineradora, para a revisão dos planos de investimento das estradas de ferro Carajás (EFC), corredor de exportação de grãos e minério do Pará e Maranhão até o porto de São Luís, e Vitória a Minas (EFVM), responsável por 30% do transporte de produtos por meio ferroviário do país. Esse acordo deve trazer mais de R\$ 10 bilhões para financiar o plano, estima o ministério. Outras fontes de recursos devem ser o pagamento adicional da Rumo e da MRS por suas concessões.



Barreto, da ANTF: projeções de R\$ 45 bilhões de investimentos no setor até 2026 — Foto: Robson Cesco/Divulgação

“Finalmente, depois de décadas, a ferrovia está indo atrás da carga”, afirma o vice-presidente de regulação e sustentabilidade da Rumo, Guilherme Penin. A empresa planeja fazer uma “revolução no setor”, investindo até R\$ 15 bilhões na construção de 750 quilômetros de malha ferroviária em Mato Grosso. O Estado do Centro-Oeste é estratégico para as exportações brasileiras, por fornecer 16% do volume mundial de grãos. Já há 160 quilômetros em obras, entre Rondonópolis e Primavera do Leste.

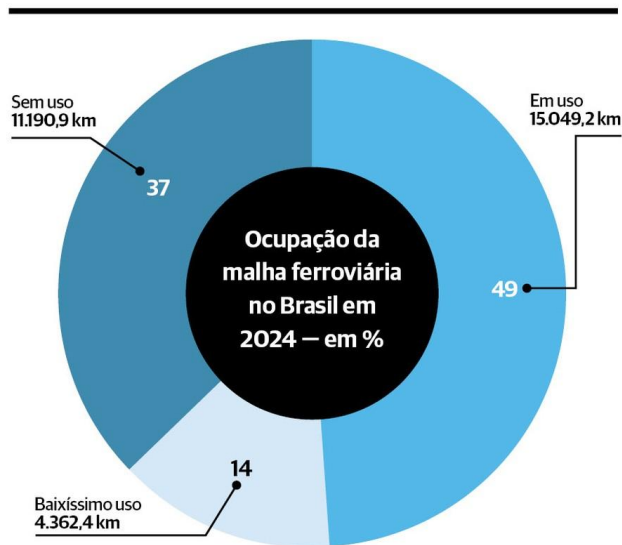
A Rumo conta com cinco concessões ferroviárias. Uma delas é a da Malha Paulista, principal conexão entre o Centro-Oeste e o porto de Santos. Esse contrato foi renegociado recentemente, o que irá representar o desembolso adicional de R\$ 1,2 bilhão. Goiás e Tocantins também estão no mapa da empresa, que em 2019 obteve a concessão dos trechos central e sul da Ferrovia Norte-Sul, na qual investiu R\$ 4 bilhões. As obras foram concluídas em junho do ano passado e os trechos já estão operando.

Com a MRS Logística, que opera em Minas Gerais, o governo também negocia a revisão da concessão, prorrogada em junho de 2022. A empresa informa que, desde a renovação, já investiu R\$

956 milhões e entregou 56 obras decorrentes dos investimentos obrigatórios. Para os próximos anos, o foco é a entrega de outras 600 iniciativas, “incluindo obras de mobilidade urbana para proporcionar mais segurança viária e uma operação mais eficiente e sustentável”.

Outra negociação em andamento é com a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), concedida à VLI, que opera com cargas do agronegócio, siderurgia e mineração. De acordo com a companhia, a prorrogação por mais 30 anos aumentará em 46% o volume de cargas transportadas por seus trilhos. Quando a renovação for concluída, a expectativa é que o novo ciclo de investimentos alcance R\$ 24 bilhões.

POUCO TRÂNSITO



NOTA: Sem uso: sem tráfego; baixíssimo uso: entre zero e um transporte por dia; em uso: mais de um transporte por dia. Fonte: ANTT, junho de 2024

A Ultracargo, maior armazenadora de granéis líquidos do país, também está investindo em infraestrutura. A empresa projeta a construção de dois desvios ferroviários – em Paulínia e Santos (SP) – para facilitar a movimentação de combustíveis e químicos. Em Paulínia, a obra irá conectar as instalações operadas pela Opla a uma malha já existente, da Rumo, até o terminal da Ultracargo em Rondonópolis (MT). Em Santos, um ramal de 2,7 quilômetros interligará o terminal da empresa à malha ferroviária do município.

Uma alternativa para reduzir a ociosidade da malha é a autorização ferroviária, modalidade de exploração das estradas de ferro introduzida em 2021 pelo Marco Legal das Ferrovias. “Até o fim do ano, vamos regulamentar o chamamento público para oferecer ao mercado os trechos não

operacionais de ferrovias”, informa o superintendente de transporte ferroviário da ANTT, Alessandro Baumgartner. Já existem 45 contratos de adesão à nova modalidade de outorga, com previsão de R\$ 241,14 bilhões em investimentos em uma rede de 12,6 mil quilômetros. As principais requerentes são Rumo, Petrocity, Macro Desenvolvimento, 3G e VLI.

“O novo marco regulatório traz modernidade e cria condições para um transporte ferroviário mais equilibrado e integrado”, diz o presidente da Petrocity, José Roberto Barbosa da Silva. A empresa tem quatro projetos em fase de licenciamento ambiental, que somam R\$ 20 bilhões: as ferrovias Juscelino Kubitschek, que liga o norte do Espírito Santo a Brasília; Planalto Central, de Brasília a Mara Rosa (GO); EF-A20, de Corumbá de Goiás a Anápolis (GO); e Minas-Espírito Santo.

Na visão do presidente do conselho da Associação Nacional das Ferrovias Autorizadas (Anfa), José Luis Vidal, o processo de autorização é uma ferramenta adicional importante para ampliar a malha ferroviária e que precisa ser utilizada como política de Estado. Para ele, em vez de criar barreiras de entrada, o foco deveria ser o estímulo do investimento privado.

“Vemos o novo marco legal com excelentes olhos, mas esperamos resultados”, diz a assessora técnica de logística e infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Elisangela Pereira Lopes. Ela lembra que já existem 25 contratos de autorização em licenciamento prévio e dois em desapropriação, mas nenhum quilômetro de ferrovia foi construído até agora por essa modalidade de outorga. “O crescimento anual da produção agrícola no Arco Norte é de dez milhões de toneladas, o que seria suficiente para viabilizar a construção de uma nova linha ferroviária por ano”, ressalta.

O diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto, destaca o valor recorde de investimentos no setor: R\$ 10,4 bilhões em 2023 e projeções de R\$ 45

bilhões até 2026: “Esperamos que o Plano Nacional de Ferrovias traga diretrizes claras e mecanismos eficazes para impulsionar esses aportes”. A ANTF defende as prorrogações antecipadas das concessões, a maior participação do poder público nos investimentos, a simplificação regulatória e a exploração de novas fontes de financiamento que considerem os benefícios ambientais do modal ferroviário.

Uma boa governança dos projetos é fundamental para evitar falhas e desperdícios, diz Cláudio Frischtak, presidente da consultoria de negócios Inter.B. Ele lembra que o Brasil tem um longo histórico de má alocação de recursos públicos em obras de infraestrutura. Em abril deste ano, segundo o Tribunal de Contas da União (TCU), havia 11.994 obras paralisadas, o que corresponde a 52% das 22.961 obras financiadas pelo governo federal. Frischtak faz críticas enfáticas à Ferrogrão, uma linha férrea de 976 quilômetros de extensão, planejada para conectar Sinop (MT) a Miritituba (PA): “O projeto é precário e de altíssimo risco, com premissas de investimento, tarifa e retorno que não se sustentam e irão demandar recursos públicos numa escala que seria, na prática, uma obra pública travestida de concessão”.

O consultor estima que a ferrovia demandaria R\$ 32,5 bilhões de recursos do Tesouro para se viabilizar. Também provocaria desmatamento em áreas sensíveis, prejuízos à biodiversidade amazônica e obstruiria a BR-163 ao longo dos anos de implantação, pois a rodovia deve ser usada como estrada de serviço. “Há muitos outros projetos de infraestrutura logística viáveis e mais atraentes para o agronegócio no Centro-Oeste”, opina. A Ferrogrão aguarda julgamento do Supremo Tribunal Federal quanto à legalidade do traçado, que impactaria o Parque Nacional do Jamaxim (PA).

Para o diretor da FGV Transportes, Marcus Quintella, o Plano Nacional de Ferrovias precisa ser uma política apartidária, que evite a descontinuidade e tenha visão sistêmica. “Ferrovias devem ser integradas a portos, rodovias e hidrovias”, assinala. “Também é preciso haver aporte significativo de recursos públicos, pois o setor privado não é filantrópico, só entra em projetos que deem resultados.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/11/2024

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM ALTA

Retomada da economia evidencia gargalos, mas novos investimentos estão sendo feito para expandir as capacidades

Por Carmen Nery



Porto Itapoá (SC): plano é ser o mais eficiente da América do Sul dentro de dez anos — Foto: Divulgação

A expansão do Produto Interno Bruto (PIB), as safras agrícolas recordes e os primeiros sinais de recuperação da indústria têm alavancado a movimentação portuária e colocado pressão na já deficitária infraestrutura brasileira. No primeiro semestre, o setor movimentou 646 milhões de toneladas, sendo 64% em terminais privados, segundo estatísticas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O segmento de contêineres, que transporta a carga industrial e agroindustrial, cresceu quase 20%. Até agosto, a Datamar apurou alta de 18,8% nas importações, somando 2,1 milhões de TEUS (medida de um contêiner de 20 pés), e de 14,3% nas exportações, para 2 milhões de TEUs. Vinícius Estrela, diretor-executivo da Associação Brasileira de Cafés Especiais (BSCA), diz que há cargas esperando até dois meses para o embarque, o que pode eliminar o ganho do café especial – que sofre deságio se não chegar ao comprador em três a seis meses.

Gustavo Bonini, vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), defende a ampliação dos terminais de veículos, que estão congestionados com 90 automóveis importados da Ásia – a média é de 13 mil. Ele lembra que o atraso no descarregamento de autopeças, quando o navio pula um porto, causa desarranjo logístico e pode até paralisar a produção.



Rocha, da Maersk: expansão dos portos é necessária para aumentar a eficiência — Foto: Eduardo Molino/Divulgação

Mas portos públicos e privados têm em execução um volume expressivo de investimentos. Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq, informa que os arrendamentos licitados em 2024 (cinco em agosto e três previstos para dezembro) vão requerer R\$ 3,7 bilhões. “Para 2025, serão licitadas 19 áreas, somando R\$ 6,8 bilhões, incluindo o canal de acesso do porto de Paranaguá e a concessão do porto de Itajaí.”

O porto de Santos (SP) tem um plano de investimentos de R\$ 21 bilhões, incluindo expansão de terminais, dragagem e um novo túnel. E voltou à agenda o polêmico STS-10, o quarto terminal de contêineres. A grande discussão é se Santos está ou não no limite de sua capacidade. A Autoridade Portuária de Santos (APS) considera que não e havia desistido de licitar o terminal, optando por adensar os terminais da Santos Brasil e da BTP. “Devido a muita pressão envolvendo Antaq e Tribunal de Contas da União (TCU), a Casa Civil pediu reestudos para a retomada do STS-10”, diz Anderson Pomini, presidente da APS.

Em nota, o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, informou que, em alinhamento com a Casa Civil, serão quatro berços de atracação (o projeto original previa três), o que ampliará em 50% a capacidade de contêineres de Santos. O projeto está sendo atualizado pela Infra S.A., e o estudo será encaminhado ao TCU ainda este ano para que o leilão ocorra em 2025. A Santos Brasil conduz investimentos de R\$ 2,6 bilhões para ampliar a capacidade do terminal de 2,4 milhões para 3 milhões de TEUs já em 2026.

“A Santos Brasil passa a fazer parte de um grupo internacional presente no mundo inteiro. Isso abre oportunidade para muitos projetos”, diz Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da empresa, que foi adquirida em setembro pela francesa CMA CGM.

Fabio Siccherino, CEO da DP World, ressalta o acerto da decisão, em 2018, de incluir infraestrutura para celulose no terminal em Santos, num investimento inicial de R\$ 700 milhões e contrato de 25 anos com a Suzano para uma capacidade de 5 milhões de toneladas. Com a Rumo, a DP World fechou em maio um contrato de 30 anos e investimento de R\$ 2,5 bilhões para movimentar 9 milhões de toneladas de grãos e 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes. “Essa diversificação é fundamental para enfrentarmos o que acontece hoje. Mas também estamos investindo R\$ 450 milhões em contêiner para elevar a capacidade de 1,3 milhão para 1,7 milhão de TEUs em dois anos”, diz Siccherino.

Outro projeto de celulose é da Bracell, do grupo Royal Golden Eagle (RGE). Patrick Silva, vice-presidente de cadeia de suprimentos e logística da Bracell, diz que o terminal em Santos consumiu cerca de R\$ 500 milhões para movimentar 3 milhões toneladas da planta de Lençóis Paulista (SP). Já a BTP investirá cerca de R\$ 2 bilhões, nos próximos anos, para aumentar em 40% a capacidade do seu terminal.

Não falta apetite dos grandes investidores. A MSC, por meio da Terminal Investment Limited (TIL), tem interesse em todas as oportunidades no país, segundo Patricio Junior, diretor de investimento da TIL. A empresa fechou um acordo para a compra do controle (56,5% pertencentes à Ocean Wilsons) da operadora portuária Wilson Sons por R\$ 4,35 bilhões. “Se, quando foi anunciado há quatro anos,

o STS-10 tivesse sido efetivado, hoje teríamos um grande terminal e mais capacidade em Santos”, diz Junior.

Para Ricardo Rocha, presidente da Maersk para a Costa Leste da América do Sul, eficiência não evolui sem expansão. Para ele, com 92% de utilização, Santos está próximo de atingir sua capacidade máxima. “Terminais em todo o mundo com utilização superior a 80% apresentam queda na eficiência.”

A Maersk, por meio da APM Terminals, controla 50% da BTP e 30% do terminal Itapoá (SC) e está investindo R\$ 1,6 bilhão no segundo terminal de contêineres de Suape (PE), o Tecom II, com capacidade de 400 mil TEUs e operação prevista para 2026. “O STS-10 deve tratar a falta de capacidade e permitir que o Brasil consiga trazer a carga de transbordo para a costa leste do continente, com economia de R\$ 600 milhões”, diz Leonardo Levy, diretor de investimento para Américas.

Ricardo Arten, presidente do porto de Itapoá, diz que o terminal é o único que pode crescer de forma rápida. “Além dos investimentos já aprovados de R\$ 500 milhões, queremos investir antes que a demanda chegue, para ser o maior e mais eficiente porto da América do Sul em dez anos.”

Já Suape está investindo R\$ 344 milhões em dragagem para elevar o calado a 17 metros. “Serão investidos mais R\$ 123 milhões na recuperação do molhe do atracadouro, para atração de novos negócios e rotas de longo curso”, diz o presidente Márcio Guiot.

Luiz Fernando Garcia, presidente da Portos do Paraná, informa que Paranaguá já licitou cinco arrendamentos nos últimos dois anos e prepara-se para os três últimos leilões. “Entre eles, estão o Par-15, terminal de grãos sólidos vegetais com investimentos de R\$ 500 milhões, e a inédita concessão do canal.”

A TCP, terminal de contêineres de Paranaguá, ainda precisa investir R\$ 620 milhões da contrapartida da renovação antecipada do contrato, mas também pensa em mais expansão.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/11/2024

CABOTAGEM RETOMA RITMO COM CUSTOS MENORES, SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE

Com economia de combustível e maior disponibilidade de navios, expectativa é de aumento no transporte de cargas

Por Genilson Cezar



Bublitz, da Aliança: cabotagem emite quatro vezes menos CO2 que transporte rodoviário — Foto: Divulgação

Custos menores, maior segurança e ganhos com descarbonização são vantagens que estão incentivando a adoção, cada vez mais acelerada, da navegação por cabotagem pelos grandes embarcadores de mercadorias no país, especialmente do setor industrial. Segundo pesquisa realizada pelo Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos) com 86 das maiores indústrias do Brasil, 38% delas disseram que pretendem aumentar o uso da cabotagem no transporte dos

seus produtos até 2025.

Hoje, apenas 13% de toda carga transportada no país é feita pela navegação de cabotagem, enquanto o modal rodoviário na matriz de transportes se mantém acima de 60%. “A maior

disponibilidade de navios e frequência das viagens, combinação com outros modais de transporte e menor consumo de combustíveis abrem perspectivas de maior participação da cabotagem no transporte de cargas nos próximos anos”, avalia Maria Fernanda Hijjar, sócia-executiva do Ilos.

A ArcelorMittal, uma das maiores produtoras de aços do país, acaba de inaugurar um modal de transporte por barcaça, para viabilizar a ligação entre a planta de Vega, em Santa Catarina, e o Nordeste, com o transporte de bobinas laminadas a frio e revestidas. O ciclo se inicia na unidade de Pecém (antiga Companhia Siderúrgica do Pecém), em Fortaleza (CE), adquirida pela ArcelorMittal em 2022, produtora de placas, que envia coque e placas a serem laminadas a quente pela unidade de Tubarão, no Espírito Santo.



Antunes, do Ministério de Portos e Aeroportos: regulamentação aumentará segurança jurídica — Foto: Sergio Frances/MPor

De lá, as bobinas laminadas a quente são enviadas para a unidade de Vega, em São Francisco do Sul (SC), onde são laminadas a frio e revestidas. No retorno ao Ceará, as embarcações são carregadas de bobinas laminadas a frio com destino a Pecém, de onde os produtos são distribuídos no mercado do Nordeste, fechando o ciclo.

“Trata-se de um modelo logístico inédito de transporte de produtos de aço e insumos por navegação, aproveitando a sinergia entre as três grandes plantas de aço instaladas no litoral brasileiro e com acesso aos portos”, diz Eduardo Raya, diretor de planejamento e logística da ArcelorMittal no segmento de aços planos.

RAIO X DO SETOR

38%

das 86 maiores indústrias do Brasil pretendem aumentar o uso da cabotagem em 2025

13%

é a participação da cabotagem no transporte de cargas no país (era 10% em 2004)

290,1

milhões de toneladas movimentados em 2023 (operações de embarque e desembarque)

1,6%

de crescimento em 2023 (relação a 2022)

59,3%

de crescimento entre 2010 e 2023

18,53

milhões de toneladas transportados em contêineres no modal de cabotagem em 2023 (aumento de 37% em relação a 2018)

4

empresas fazem transporte de contêiner por cabotagem no Brasil: Aliança Navegação e Logística, Log-In, Mercosul Line e Norcoast.

Fontes: Estatístico Aquaviário/2023 – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq); Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos)

No ano passado, o total movimentado nos portos, em operações de embarque e desembarque de produtos, dentro da costa brasileira, atingiu 290,1 milhões de toneladas, segundo informações da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq). “Transportamos mais de 1,2 milhão de contêineres na cabotagem”, indica Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

Só na região Sul, são 3,5 mil contêineres transportados por mês pela navegação de cabotagem, sendo que 60% desse volume é de arroz para o Norte e Nordeste, informa Carlos Bacchieri Duarte, vice-presidente de infraestrutura da Federação de Entidades Empresariais do Rio Grande do Sul (Federasul).

Além de ser uma alternativa mais econômica, a navegação de cabotagem também se destaca pela sua eficiência e menor impacto ambiental, analisa Luiza Bublitz, presidente da Aliança Navegação e Logística, empresa do grupo global de serviços de transporte marítimo Maersk. “A cabotagem integrada viabiliza o transporte planejado de grandes quantidades de insumos e produtos de forma segura, com grande abrangência geográfica e de forma sustentável”, diz. Segundo ela, a emissão de CO2 é pelo menos quatro vezes inferior à do transporte rodoviário de carga, considerando a mesma distância.

Para Resano, da Abac, esse modal é a solução estratégica para um país continental, com seus 8,5 milhões de quilômetros quadrados de extensão. “Estamos retomando o ritmo de crescimento registrado pouco antes da pandemia do coronavírus”, diz ele. Mas ainda faltam maiores estímulos ao desenvolvimento desse modelo de transporte, considera. “A Lei 14.301/22, que foi criada em 2022 para baratear e incentivar a cabotagem no país, até hoje não foi regulamentada.”

Segundo Dino Antunes, secretário Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, no entanto, essa regulamentação não vai demorar muito mais para sair: “Finalizamos a discussão com a iniciativa privada e dentro do próprio governo, e a expectativa é termos o decreto aprovado nos próximos meses”. A intenção, afirma, é estabelecer regras claras para dar segurança jurídica ao setor e permitir que os empresários façam cálculos e adotem as melhores formas da cabotagem.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/11/2024

HIDROVIAS CONTAM COM A FORÇA DO SETOR PRIVADO

Concessões devem contribuir para assegurar investimentos que garantam a navegação mesmo em tempos de estiagem

Por Inaldo Cristoni



Porto Organizado de Porto Velho (RO), da Hidrovia Madeira-Amazonas, paralisou parcialmente as operações — Foto: Leonardo Rodrigues/Valor

A concessão de hidrovias é considerada no setor de transporte aquaviário a solução para o enfrentamento da grave seca dos últimos dois anos, que compromete a movimentação de cargas especialmente nas bacias dos rios Amazonas e Paraguai. A avaliação é de que somente assim será possível adotar com celeridade e regularidade as intervenções essenciais para garantir a navegabilidade mesmo durante a estiagem, entre as

quais a dragagem para aprofundamento das vias navegáveis.

No Plano Geral de Outorgas já está prevista a concessão de seis hidrovias, que formam o eixo estratégico de escoamento de cargas pelo modal: juntas, movimentaram 92,1 milhões de toneladas em 2023, representando 56% do transporte hidroviário, e têm potencial para escoar 145,8 milhões de toneladas após a concessão, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Em estágio mais avançado, as hidrovias do Madeira e Paraguai devem ser concluídas em 2025. As demais são Barra Norte (na foz do rio Amazonas), Uruguai-Brasil (trecho entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul), Tocantins e Tapajós.



Nery, da Antaq, acredita que concessões reduzirão impactos das estiagens — Foto: Divulgação

Segundo Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq, a concessão foi inicialmente modelada para que os serviços de dragagem realizados pelo concessionário mantenham a profundidade de 3,5 metros, o que possibilitaria a navegação sem restrições durante todo o ano. Mas a seca do ano passado mudou os parâmetros. “Estamos quantificando o volume a ser dragado. Pode ser que em algum momento seja preciso interromper a navegação. Mas tenho a

convicção de que, com a concessão, os impactos da seca serão menores”, acredita.

Enquanto as concessões não saem do papel, obras emergenciais estão sendo realizadas para minimizar o impacto da seca. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit) firmou contratos de cinco anos no valor de R\$ 500 milhões para realização de dragagens em 1,8 mil quilômetros, em média, dos rios Solimões, Madeira, Amazonas e Tapajós. Obras desse tipo estão sendo feitas também no rio Paraguai e rio Taquari (RS).

Os contratos preveem ainda ações de balizamento e de sinalização das vias, para indicação melhor do canal de navegação. A ideia é realizar as obras nos momentos de estiagem, monitorar as condições hidrológicas durante a cheia e retomar os trabalhos quando houver alerta de crise hídrica, explica Fabrício Galvão, diretor-geral do Dnit. “Acreditamos que essas ações serão suficientes para amenizar os transtornos da seca porque garantirão um canal mínimo de navegação para os barcos.”

A navegação interior (escoamento por rios, lagos e lagoas) tem sido a mais afetada pela seca. Conforme a Antaq, entre janeiro e agosto de 2024, apresentou variação negativa de 2,36% na movimentação de carga, totalizando 92,3 milhões de toneladas, se comparada ao mesmo período do ano passado. As maiores quedas foram registradas nas hidrovias do Paraguai (57,67%), do Solimões (48,49%) e do Sul (10,77%). O fluxo de produtos caiu também nas hidrovias do Trombetas (-2,96%) e do Madeira (-1,37%).

A região Norte foi uma das mais afetadas pela seca. “Estamos no ápice da vazante na maior parte dos rios navegáveis da Amazônia”, observa Vinícius Lucyrio, meteorologista da Climatempo, empresa que presta serviços de meteorologia. O rio Madeira, por exemplo, está com a navegação paralisada desde o fim de agosto. O escoamento tem sido feito muitas vezes por estrada de terra, que durante a estiagem apresenta condições de tráfego.

O problema é o aumento do custo de logística. Claudomiro Carvalho, presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), estima que o preço do frete subiu 30% em média e o tempo de viagem aumentou em 50%. Por outro lado, a opção rodoviária é temporária, já que pode se tornar inviável com o início das chuvas, em novembro. “Vamos chegar a um momento em que os caminhões não conseguirão passar e o rio ainda não estará cheio o suficiente para a navegação”, afirma.

A situação é crítica também na região do Pantanal, onde vários terminais ao longo do curso do rio Paraguai apresentam alguns dos níveis de água mais baixos já registrados em consequência de um prolongado período de chuvas irregulares e abaixo da média, que vem ocorrendo desde o último período úmido. Segundo o meteorologista da Climatempo, até o início de novembro ainda há possibilidade de novos recordes de vazantes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/11/2024

PARÁ E PARANÁ INVESTEM EM PROJETOS PARA MELHORAR A LOGÍSTICA

Estados buscam ampliar a competitividade

Por Daniela Rocha



Porto de Paranaguá (PR) se prepara para receber navios de maior porte (contêineres e granéis) — Foto: Theo Marques/Divulgação

Enquanto o Paraná se prepara para se tornar um hub logístico da América do Sul, o Pará busca otimizar o escoamento da produção do Centro-Oeste via portos do Arco Norte.

Carlos Massa Ratinho Junior, governador do Paraná, diz que está em execução um plano estratégico para fortalecer

a vocação logística do Estado. Considerando um raio de dois mil quilômetros, o Paraná situa-se no centro de 70% do Produto Interno Bruto (PIB) da América do Sul – o que corresponde a US\$ 1,8 trilhão. Segundo ele, em 2019, foram direcionados R\$ 300 milhões para formação de um banco de projetos envolvendo todos os modais e, na sequência, os investimentos começaram.

Em rodovias, são R\$ 8,15 bilhões em obras em andamento, principalmente com dinheiro do caixa do Estado (65%), mais um empréstimo do Banco do Brasil e recursos da Itaipu Binacional. Até dezembro, o governo do Paraná vai liberar mais R\$ 1,3 bilhão, totalizando R\$ 9,45 bilhões. Também está em curso um programa de concessão rodoviária de 3,3 mil quilômetros à iniciativa privada. De seis lotes previstos, dois já foram concedidos e outros dois irão a leilão em dezembro.



Acatauassú, da Amport: portos do Pará no Arco Norte vão dobrar capacidade em cinco anos — Foto: Divulgação

Somada a isso, a lei que autoriza a privatização da Ferroeste foi aprovada na Assembleia Legislativa. O governo do Paraná tem a concessão do trecho que vai de Maracaju (MS) até o porto de Paranaguá, o que dá 1,3 mil quilômetros de extensão. Entretanto, somente 250 quilômetros da ferrovia, entre Cascavel e Guarapuava, estão prontos. “Estamos em fase de estudos e modelagem, foi contratada uma consultoria para ajudar a avaliar se será Parceria Público-Privada (PPP), privatização pura ou corporation”, diz Ratinho Junior. O objetivo é colocar a Nova Ferroeste em leilão na bolsa até o segundo semestre de 2025.

No porto de Paranaguá, está em andamento a obra do Moegão, mediante aporte de quase R\$ 600 milhões do governo estadual. Trata-se de uma estrutura de 600 mil metros quadrados – uma pera ferroviária de acesso –, que irá centralizar as descargas dos trens. A obra já andou 40% e será entregue em dezembro do próximo ano. “Sairemos de uma capacidade de descarregamento de 180 vagões por dia para 900 vagões por dia. Essa expansão vai garantir o equilíbrio entre o transporte de cargas por rodovias e ferrovias, chegando a 50% em cada modal”, explica Ratinho Junior. Hoje, 75% das cargas chegam em caminhões e 25% em trens. De acordo com João Arthur Mohr, superintendente da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep), a entidade defende a junção da Ferroeste com a Malha Sul, que é operada pela Rumo, com contrato até 2027, visando maior competitividade.

Mohr explica ainda que o porto de Paranaguá está se preparando para receber navios de maior porte (contêineres e granéis), aumentando a escala. O canal de acesso será aprofundado – o calado, que é de 12,5 metros, passará para 13,50 metros numa primeira fase e, depois, para 15,5 metros. O Paraná também tem três autorizações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para construção de terminais de uso privado (TUPs), ou seja, novos berços de atracação de navios – porto Guará, Novo Porto e porto Maralto, com investimentos de mais de R\$ 2 bilhões em cada um. O processo mais avançado é o do porto Guará, que só depende de uma última licença ambiental para começar a ser construído, com previsão de conclusão em 2027.

Quanto ao modal aeroviário, um dos projetos relevantes foi a modernização do Aeroporto de Maringá, com investimentos do governo federal e contrapartida do municipal, tornando-se apto para receber aviões cargueiros. “É um aeroporto municipal vocacionado para cargas, para ser concorrente de Viracopos, em Campinas”, afirma o governador.

No Estado do Pará, os portos do Arco Norte – Miritituba, Santarém, Vila do Conde e Trombetas –, são operados 100% pela iniciativa privada. “Todos eles têm investimentos previstos que visam praticamente dobrar a capacidade em cinco anos, passando dos atuais 52 milhões de toneladas por ano para 100 milhões de toneladas”, afirma Flávio Acatauassú, diretor-presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport). A vocação local é de granéis vegetais, principalmente soja, seguida de combustíveis.

Esses portos dependem muito da logística fluvial. “Nossos armazéns são flutuantes, as empresas embarcam em comboios. Nessa época do ano, não dá para transpor pontos baixos dos rios. No entanto, com planejamento, fizemos no primeiro semestre uma alta volumetria e há barcaças cheias fazendo o transbordo para os navios”, comenta Acatauassú. Diante das mudanças climáticas e de períodos de estiagens intensas, o setor tem recorrido a soluções como a construção de empurradores com menor calado para poderem navegar por mais tempo, antes de os rios ficarem rasos, e investido em uma telemetria mais precisa para identificar as profundidades. A associação defende a dragagem do Tapajós, cujo processo está em andamento no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

O diretor da Amport conta que a BR-163 está recebendo terceiras faixas e os três ramais de chegada de Itapacurá, Miritituba e Santarenzinho estão em obras de melhorias ainda não concluídas. Outras rodovias federais importantes que chegam ao Estado pelo corredor do Tocantins, a BR-155 e a BR-158, estão dentro do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Além disso, o governo do Pará executou a recuperação das rodovias estaduais PA-150, PA-252 e PA-256. “Para ter uma ideia da importância dessas PAs, hoje, 30% de toda soja e milho que embarcam pelos portos do Pará já são provenientes da lavoura do Estado, principalmente em Dom Eliseu e Paragominas”, avalia Acatauassú.

José Maria Mendonça, presidente do Conselho Temático de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Coinfra/Fiepa), ressalta que entre as prioridades defendidas pela entidade estão a Ferrogrão (EF-170) – que visa ligar o Pará ao Mato Grosso – e a viabilização da Hidrovia do Rio Tocantins, executando o derrocamento do Pedral do Lourenço e algumas dragagens.

Ele explica que o novo PAC vai direcionar R\$ 38,7 bilhões para 110 projetos, sendo 88 exclusivos do Estado do Pará e os demais regionais. Nessa lista, estão previstos a derrocagem do Pedral do Lourenço e estudos para a concessão da Ferrogrão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/11/2024

PRIVATE EQUITY DE OLHOS BEM ABERTOS PARA A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

Fundos de investimento seguem atentos a oportunidades de vendas de ativos de estados e a concessões de infraestrutura

Por Rejane Aguiar



Rodrigues, da ABVCap: segurança jurídica para atrair investidores estrangeiros — Foto: Gabriel Reis/Valor

Ativos de maturação lenta que exigem altos investimentos, mas que, em contrapartida, podem oferecer estabilidade de fluxo de caixa e boa perspectiva de retorno em alguns anos. Essas características, comuns nos segmentos de infraestrutura, em geral definem o tipo de investimento que interessa aos fundos de private equity. No caso brasileiro, a convergência entre visão de longo prazo e a necessidade do país de aprimorar sua infraestrutura tem atraído bilhões dos bolsos desses fundos nos últimos dez anos. E essa situação deve assim permanecer: segue em alta o interesse desses investidores pelas vendas ou concessões de ativos públicos neste e no próximo ano, dada a impossibilidade financeira de os governos arcarem com elevados investimentos.

Como observa o CEO do Banco Genial, André Schwartz, são numerosos os processos envolvendo esses ativos, com destaque para as movimentações dos governos estaduais de várias regiões do

país. “Por necessidade de caixa, há vários Estados planejando vender ativos, ou já com projetos em andamento, principalmente das áreas de energia e saneamento básico. Também vemos a intenção de fazer concessões de infraestrutura, uma forma de os Estados conseguirem recursos com as outorgas.” O Estado de São Paulo, por exemplo, recentemente vendeu a Sabesp e a Emae e finaliza uma rodada de concessão de cerca de 500 quilômetros de rodovias.



As grandes gestoras de private equity acompanham de perto toda essa dinâmica e têm olhos abertos para as melhores oportunidades. A canadense Brookfield nos últimos dez anos investiu em transporte ferroviário, portos e rodovias, transporte de gás natural, infraestrutura de dados (data centers e redes de fibra óptica), transmissão de energia e geração de energia renovável, informa o head de infraestrutura da Brookfield na América do Sul, Marcos Almeida.

Marcos Almeida, da Brookfield: “Nosso portfólio de empresas no Brasil tem planos de investimento (Capex) para os próximos anos que podem chegar a R\$ 100 bilhões” — Foto: Divulgação

“Atualmente, nosso portfólio de infraestrutura no Brasil soma R\$ 91 bilhões em ativos sob gestão. Por meio do nosso fundo de private equity, também investimos em saneamento básico desde 2018. Somos um dos maiores investidores em infraestrutura no Brasil e isso demonstra o nosso nível de confiança no país e no Estado brasileiro”, ressalta o executivo, lembrando que o montante representa 10% da carteira global de infraestrutura da Brookfield. “Nosso portfólio de empresas no Brasil tem planos de investimento (Capex) para os próximos anos que podem chegar a R\$ 100 bilhões.”

Com expertise de cerca de 20 anos em investimentos no setor de infraestrutura, a Vinci Partners já alcançou um volume de aportes de US\$ 2 bilhões, com retorno de capital para os investidores de US\$ 1,5 bilhão. As áreas de atuação incluem em especial energia, saneamento básico e infraestrutura portuária, em operações de aquisição de controle ou de controle compartilhado. Segundo José Guilherme Souza, sócio da gestora, o olhar hoje está voltado para as questões de sustentabilidade, que passaram a fazer parte do rol de fatores analisados na decisão de cada investimento. “É uma agenda que adotamos já há algum tempo, inclusive por impulso de investidores estrangeiros dos fundos, para quem esse tema é muito importante”, afirma. “Subimos a régua na avaliação dos ativos nesse aspecto.”

De acordo com dados da plataforma TTR Data compilados pela Associação Brasileira de Private Equity e Venture Capital (ABVCap), entre 2013 e 2024 foram 129 transações envolvendo fundos de private equity e empresas brasileiras. Considerando apenas as 72 operações com valores revelados, o montante investido chega a R\$ 65,7 bilhões. Essa montanha de dinheiro foi direcionada principalmente a setores como energia elétrica – com destaque, nos anos mais recentes, para fontes renováveis como a solar e a eólica –, óleo e gás e saneamento básico.



Schwartz, do Banco Genial: vendas de ativos de governos estaduais movimentam o mercado — Foto: Divulgação

E os cheques em geral são polpidos: 13 desses negócios superaram a casa de R\$ 1,5 bilhão, sendo a maior operação a venda, em 2021, da Hygo Energy Transition, do segmento de gás liquefeito de petróleo, para a New Fortress Energy, por R\$ 12,9 bilhões. Em seguida vem a aquisição da Refinaria Landulpho Alves pelo Mubadala Capital. O ativo foi vendido pela Petrobras por R\$ 9,2 bilhões em 2020.

“Vemos um espaço enorme para o investimento de capital privado na infraestrutura brasileira. Ainda há muita coisa para fazer, e a boa notícia é que temos avançado na questão regulatória nos últimos

20 anos. Para atrair o dinheiro, principalmente do investidor estrangeiro, o país precisa oferecer segurança jurídica e credibilidade”, comenta a presidente da ABVCap, Priscila Rodrigues. Um dos exemplos de reforço da regulação mais citados no mercado é o marco do saneamento básico, cuja lei foi editada em 2020. Com operações dos mais variados portes – inclusive de empresas municipais –, o private equity tem nesse setor um amplo campo para avançar nos próximos anos. Outro segmento promissor é o de energias limpas, que se apoia no papel central do Brasil na transição para uma economia de baixo carbono.

O dinheiro de fundos de private equity tem diversas formas de chegar aos ativos brasileiros – de compra direta de participações majoritárias ou minoritárias nas empresas (públicas e privadas) até participação em sociedades de propósito específico (SPEs). Os fundos podem, ainda, entrar em arranjos societários em consórcios, oferecendo suporte financeiro ao início do projeto, como se fosse um financiamento. É por causa dessa diversidade, entre outros fatores comerciais, como o sigilo, que é difícil estimar o volume exato dos investimentos do private equity no país – no setor de infraestrutura e nos demais segmentos da economia.

Os investimentos em infraestrutura, do ponto de vista dos fundos de private equity, dependem da avaliação criteriosa de uma série de fatores – que nem sempre estão relacionados apenas ao ativo a ser adquirido. Conta muito a conjuntura política do momento em que surge a oportunidade de alocação. Isso porque os governos mudam, e os fundos em geral ficam com o ativo durante um período maior do que o de um mandato do Poder Executivo. É por isso, afirmam os especialistas, que para ter conforto e comprar ativos no Brasil – mesmo que eles sejam de vendedores privados – os fundos de private equity precisam de regras consistentes, capazes de suportar diferentes circunstâncias políticas. Essa dinâmica vale especialmente nos casos em que o capital privado se interessa por disputas de concessões de infraestrutura, como as de rodovias e aeroportos, ou pela compra direta de ativos que estão sendo privatizados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/11/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CODEBA INTENSIFICA AÇÕES PARA EVITAR SUSPENSÃO DO ALFANDEGAMENTO

Da Redação Portos e logística 14/11/2024 - 18:24



A Autoridade Portuária da Bahia (Codeba) informou que, desde a notificação sobre a possível suspensão do alfandegamento dos portos federais da Bahia em agosto, iniciou um diálogo com a Receita Federal para buscar soluções para problemas que se arrastam há mais de uma década. Em resposta, uma força-tarefa foi criada para cumprir os acordos necessários e garantir a continuidade das operações portuárias.

Desde que assumiu em dezembro de 2023, a atual diretoria da Codeba implementou melhorias nos controles de acesso, vigilância, monitoramento e segurança. Antes mesmo da notificação, a autoridade portuária já trabalhava para corrigir problemas históricos e mantém reuniões frequentes com a Cesportos, Receita Federal e Polícia Federal para fortalecer a segurança e eficiência operacional. Para 2025, o orçamento inclui a contratação de sistemas avançados de vigilância e monitoramento, tanto terrestres quanto aquáticos, para elevar a competitividade e buscar certificações internacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/11/2024

ANTAQ APROVA ARR SOBRE DIREITOS E DEVERES DE USUÁRIOS, INTERMEDIÁRIOS E ARMADORES

Da Redação Navegação 14/11/2024 - 18:49



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a análise das contribuições recebidas durante a audiência pública sobre o aprimoramento da Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) da resolução 62/2021, que define direitos, deveres e infrações para usuários, agentes intermediários e empresas nas navegações de apoio marítimo, portuário, cabotagem e longo curso. A deliberação, relatada pelo diretor Wilson Lima Filho, tem com objetivo aumentar a previsibilidade e estabilidade contratual no setor e integra a Agenda de Avaliação do Resultado Regulatório da Antaq de 2022.

A agência também instruiu sua área técnica a considerar, na agenda regulatória de 2025-2028, possíveis ajustes na metodologia de cobrança de sobreestadia praticada por agentes intermediários e analisar inovações regulatórias internacionais, especialmente a norma Final Rule da Federal Maritime Commission dos EUA. A ARR busca avaliar os resultados da regulação, identificar melhorias e fornecer subsídios para decisões futuras da Antaq.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/11/2024

VPORTS TEM CRESCIMENTO DE 38% COM NOVOS CONTRATOS E MOVIMENTAÇÃO RECORDE

Da Redação Portos e logística 14/11/2024 - 18:47



A Vports alcançou um ebitda ajustado de R\$ 147,2 milhões nos primeiros nove meses de 2024, 38,2% acima do mesmo período de 2023, com uma margem ebitda de 61%, superior aos 53% de 2023. No 3º trimestre, o ebitda foi de R\$ 73 milhões, um crescimento de 7,7% em relação ao mesmo período do ano anterior. No acumulado até setembro, a Vports obteve um lucro líquido de R\$ 81,1 milhões, revertendo o prejuízo de R\$ 5 milhões registrado em 2023. No 3º trimestre, o lucro foi de R\$ 35,9 milhões, um aumento de 61% comparado ao mesmo trimestre do ano passado.

O desempenho é atribuído à implementação de estratégias inovadoras desde que a Vports assumiu os portos de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho. A empresa conseguiu reduzir custos e despesas em 8,8%, totalizando R\$ 109,4 milhões até setembro, com uma redução de 6,8% no 3º trimestre, totalizando R\$ 38,4 milhões. A receita bruta foi de R\$ 270,5 milhões nos nove primeiros meses de 2024, um aumento de 21% em relação ao mesmo período do ano anterior, alcançando R\$ 119 milhões no 3º trimestre, uma alta de 17%. Esse crescimento foi impulsionado por cinco novos contratos firmados em 2024 e 10 parcerias comerciais estabelecidas nos dois anos de concessão.

A movimentação portuária acumulou 6,3 milhões de toneladas entre janeiro e setembro de 2024, um recorde e 21% superior ao mesmo período de 2023. No 3º trimestre, foram movimentadas 2,4 milhões de toneladas, 10% acima de 2023. Segundo o CEO da Vports, Gustavo Serrão, os resultados refletem o impacto dos portos na economia local e no Espírito Santo, fortalecendo a cadeia produtiva e gerando empregos e serviços na região. Além disso, a empresa finalizou todas as obras obrigatórias da concessão, com investimentos de R\$ 180 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/11/2024

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO RETOMA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ APÓS 60 ANOS

Por Lorena Parrilha Teixeira *Portos e logística* 14/11/2024 - 19:04



Operação, realizada pela FTSpa e sua subsidiária Seaforte, embarcou 8.085 toneladas de café verde para Europa

O Porto de São Sebastião, no litoral norte de São Paulo, realizou, no último sábado (9), a primeira exportação de café em mais de seis décadas. A operação, conduzida pela empresa Seaforte, parte do grupo logístico paranaense FTSpa, envolveu o embarque de mais de 8.000 toneladas de café verde, produzido nos estados de Minas Gerais e São Paulo, com destino à Alemanha.

O embarque foi feito no navio BBC Jade, com 142 metros de comprimento e capacidade para 12.043 toneladas. O processo incluiu o carregamento de 8.085 big bags de uma tonelada cada, dispostos em uma operação break bulk, onde cada carga era movimentada em spreaders que levantavam até 16 bags por vez. Para garantir a qualidade do café, os produtos foram armazenados em armazéns protegidos com lona plástica e papel kraft, prevenindo a exposição à umidade, e cobertos com lona plástica adicional.

Segundo o CEO da FTSpa, Andre Maragliano, o retorno da exportação de café pelo Porto de São Sebastião representa uma conquista significativa em sua missão de diversificação e inovação logística. Maragliano disse à *Portos e Navios* que é uma operação que traz uma provocação para que outros estaleiros, armadores e empresas façam o mesmo e que o Brasil tem sido pioneiro nisso e iniciativas assim precisam, inclusive, ter benefícios, contrapartidas e alguns privilégios que tornem essas operações mais atrativas.

A FTSpa considera que foi uma operação emblemática não só para a Seaforte, responsável pela operação portuária, que incluiu a recepção da carga especial, sua acomodação em nossos armazéns, toda a preparação da carga, e hoje, realizando este embarque. A avaliação é que a operação também impactou positivamente o porto e a cidade de São Sebastião, bem como os municípios de Ilha Bela e Caraguatatuba, com importância significativa para a logística brasileira e mundial. "Falamos de uma carga especial que é o café brasileiro e também o nosso cacau 100% rastreável, tudo dentro de uma cadeia sustentável, desde o plantio, cultivo e a colheita, até este momento em que essa carga especial seguirá seu destino à Europa, em um transporte marítimo único, que oferece a redução da emissão de gases poluentes", destacou Rafael Moura, diretor de logística da FTSpa. Segundo a companhia, a expectativa é de que operações futuras no mesmo formato ocorram no próximo ano, sem projeções de volume no momento.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/11/2024

PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTOU 7,2 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ OUTUBRO

Da Redação *Portos e logística* 14/11/2024 - 20:31



O Complexo Portuário de Imbituba (SC), administrado pela SCPAR, movimentou mais de 7,2 milhões de toneladas de carga até outubro de 2024, um aumento de 14,7% em comparação ao mesmo período de 2023. Em outubro, o porto registrou um total de 729,6 mil toneladas, crescendo 28,6% em relação a outubro de 2023, embora com uma leve redução de 12,2% em comparação com o pico de setembro de 2024. No mesmo mês, o porto recebeu 29 navios, somando 281 embarcações até outubro, um aumento de 14,2% em relação ao ano anterior.

Entre os principais produtos movimentados estão coque de petróleo, contêineres, sal, farelos de soja e milho, açúcar (granel) e trigo. O açúcar, por exemplo, alcançou 549,8 mil toneladas em apenas seis meses, representando 7,6% do total movimentado. As exportações constituíram 51,7% das operações, com crescimento de 14,9% em comparação a 2023, enquanto as importações aumentaram 20,7%.

A cabotagem, que corresponde a 9,1% das operações do porto até outubro, teve uma queda de 11,4% em relação a 2023. Já os granéis sólidos, como coque de petróleo, sal, farelos de soja e milho, trigo e açúcar (granel), somaram mais de 5,8 milhões de toneladas, representando 80,3% da movimentação anual, com um aumento de 11,5% em relação ao ano anterior. O coque de petróleo foi o destaque, com mais de 1,69 milhão de toneladas movimentadas.

Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) mostram que as operações de exportação e importação em Imituba movimentaram mais de 1,92 bilhão de dólares até outubro, um crescimento de 17,4% em comparação a 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/11/2024

NOXIS ENERGY AVANÇA NO PROJETO DA REFINARIA DO PECÉM NO CEARÁ

Da Redação Portos e logística 14/11/2024 - 18:55



A Noxis Energy, responsável pelo desenvolvimento de três projetos de refino de petróleo no Brasil, avançou para a implementação da Refinaria de Petróleo do Pecém, localizada na Zona de Processamento de Exportação (ZPE), no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE). Após cumprir todas as condicionantes da licença prévia (LP), emitida em agosto de 2023 pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente do Ceará (Coema), a empresa solicitou, no último dia 28 de outubro, a licença de instalação (LI) à Superintendência Estadual do Meio Ambiente do Ceará (Semace).

O projeto, aprovado pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE) em dezembro de 2022, também recebeu autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para a construção de uma unidade produtora de derivados de petróleo e gás natural no Ceará. Segundo Jorge Lima, diretor da Refinaria do Pecém, a empresa está cumprindo todas as exigências das autoridades para concluir esta fase de licenciamento ambiental até o final de 2023, permitindo o início da implantação do empreendimento.

Com a emissão da LI, serão iniciados os trabalhos de supressão vegetal e terraplanagem em um terreno de 106,6 hectares na ZPE Ceará, além da contratação dos serviços de Engenharia, Suprimento e Construção (EPC) da refinaria. A expectativa é que as obras comecem no primeiro trimestre de 2025, gerando cerca de 3.000 empregos diretos e indiretos na fase de construção. Após a conclusão, prevista para dezembro de 2028, serão criados 200 empregos diretos com o início das operações.

Com investimento superior a US\$ 1 bilhão, a Refinaria do Pecém terá capacidade para processar 100.000 barris de petróleo por dia (bpd), empregando tecnologias modernas e sustentáveis. Entre os produtos que serão refinados estão bunker de baixo teor de enxofre, Diesel S-10, Gasolina A, Querosene de Aviação e GLP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/11/2024

CDSS ABRE LICITAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO DE DRAGAGEM DO CALADO OPERACIONAL

Da Redação Portos e Logística 14/11/2024 - 19:19



A Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) abriu licitação para a contratação de uma empresa para realizar a dragagem do porto no litoral norte paulista, com o objetivo de remover sedimentos do fundo da área de atracação e da bacia de manobra. Essa intervenção permitirá um aumento no calado operacional dos navios, facilitando o trânsito de embarcações de maior porte e maior volume de carga. O edital de licitação para o serviço foi publicado recentemente no diário oficial do estado. Atualmente, o canal de acesso ao porto possui um calado de 25 metros, um dos maiores do Brasil, enquanto a

profundidade da área de atracação é de 8,70 metros.

O projeto tem como objetivo restabelecer uma profundidade mínima de 10 metros, com a remoção de aproximadamente 34.588,37 metros cúbicos (m³) de sedimentos, o que equivale a mais de 2 mil caminhões de carga. O prazo estimado para a execução da obra é de cinco meses. Como medida de proteção ambiental, serão implementadas ações de monitoramento e mitigação, supervisionadas pelo Ibama, órgão responsável pelo licenciamento ambiental.

As empresas interessadas em participar do processo licitatório deverão submeter suas propostas até o dia 15 de janeiro, em uma sessão pública. O regulamento interno de licitações e contratos da CDSS está disponível no site da companhia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/11/2024

EMGEPRON ABRE PRÉ-QUALIFICAÇÃO TÉCNICA PERMANENTE PARA SERVIÇOS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 13/11/2024 - 23:30



Edital, lançado esta semana, é direcionado a empresas especializadas para execução de serviços de construção, reparo e modernização de embarcações e sistemas

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) abriu, nesta semana, uma pré-qualificação técnica permanente para potenciais empresas para execução dos serviços de construção, reparação, modernização e preservação de embarcações, navios e seus sistemas. O edital, lançado na última terça-feira (12), ficará disponível até o dia 12 de novembro de 2025, com possibilidade de ser prorrogado por

mais um ano.

A comissão de licitação informou que a pré-qualificação técnica é direcionada a empresas que reúnam as condições de habilitação exigidas para execução dos serviços, em conformidade com as orientações descritas no Termo de Requisitos Mínimos do edital. O aviso foi publicado no Diário Oficial da União.

De acordo com o edital, a seleção será iniciada por meio da adoção desse procedimento devido à complexidade, o que demanda uma análise diferenciada dos potenciais interessados. "Em função da limitação da capacidade das instalações militares e de recursos de pessoal para atendimento de projetos que precisa de ambientes com instalações modernas, a Emgepron optou por selecionar empresas aptas a realizar serviços de construção, reparação, modernização e preservação de embarcações, navios e seus sistemas", justifica a Emgepron no documento.

As futuras licitações para contratação dos serviços associados a esta pré-qualificação serão restritas aos pré-qualificados e habilitados até a data anterior à publicação do respectivo edital. A pré-qualificação terá duração máxima de um ano, podendo ser atualizada. A Emgepron, vinculada ao Ministério da Defesa, por intermédio do Comando da Marinha, gerencia serviços e projetos de alta complexidade do setor naval disponibilizados pela indústria de defesa nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/11/2024

BALANÇO REGISTRA CONCLUSÃO DE 72 OBRAS COM RECURSOS DO FMM EM 2024

Por Danilo Oliveira Indústria naval 13/11/2024 - 22:52



Levantamento do MPor identificou conclusão de construções e serviços de modernização, docagens e reparos de embarcações que representam R\$ 1 bilhão em investimentos aprovados

O Ministério de Portos e Aeroportos registrou a conclusão de 72 obras com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em 2024. De acordo com o último balanço parcial do MPor, os investimentos dessas entregas totalizam R\$ 1 bilhão em recursos aprovados do conselho diretor do fundo setorial (CDFMM). Os valores são referentes a 4

construções, 36 serviços de docagem e reparo, 31 modernizações e a uma ampliação de estaleiro.

As construções abrangem dois rebocadores portuários, 1 PSV e 1 catamarã. Entre as modernizações, 18 projetos de PSVs (transporte de suprimentos), 5 OSRV (combate ao derramamento de óleo), 4 AHTS (manuseio de âncoras), 2 RSVs (embarcações equipadas com robôs), 1 SDSV (apoio a mergulho raso) e 1 WSV (estimulação de poços). Entre docagens e reparos, destaque para 15 projetos de PSVs, 9 rebocadores portuários, 4 AHTS, 4 OSRVs, 1 gaseiro, 1 graneleiro, 1 WSV e 1 RSV.

As 4 obras de construção estão distribuídas entre: Maranhão (1), São Paulo (2) e Santa Catarina (1). As 36 docagens e reparos foram realizadas nos estados: Amazonas (4), Pernambuco (4), Rio de Janeiro (12), São Paulo (7) e Santa Catarina (9). As modernizações ocorreram em três estados: Bahia (1), Rio de Janeiro (12) e Santa Catarina (18). O projeto de ampliação do estaleiro foi computado no estado de Santa Catarina.

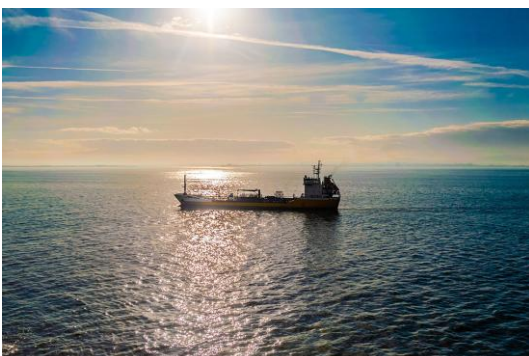
(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/11/2024

'OCEANS 20' ENCERRA DEBATES E TRANSFERE DIRETRIZES DE SUSTENTABILIDADE PARA PRÓXIMA LIDERANÇA DO G20

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 13/11/2024 - 19:28



Seminário internacional reúne especialistas e sociedade civil para consolidar propostas de preservação oceânica, em transição da liderança brasileira para a África do Sul no G20

Realizado na Fundação Getúlio Vargas, o evento que encerra o ciclo do Oceans 20 (O20) consolidou as diretrizes de sustentabilidade para o G20 e transferiu à África do Sul os aprendizados adquiridos pela presidência brasileira. Ao longo de 2024, o grupo organizou os "Diálogos Oceânicos", debates liderados pela sociedade

civil sobre temas como poluição marinha, economia azul e mudanças climáticas, com apoio de instituições globais e do Instituto Nacional de Pesquisas Oceânicas (INPO). O evento destacou ainda a importância de integrar as recomendações do O20 às declarações do G20, garantindo o compromisso com a sustentabilidade oceânica para 2025.

Durante a cerimônia de abertura, representantes do governo brasileiro, como Felipe Reis e Marines Scherer, enfatizaram a relevância da participação da sociedade civil nas pautas internacionais. Felipe Reis explicou que a articulação do Brasil ocorreu em três eixos principais, incluindo a "trilha Sherpas", plataforma que facilita o diálogo entre a sociedade civil e as lideranças do G20. Essa estrutura permitiu que recomendações específicas fossem discutidas em julho, incluindo sete propostas formuladas pelo Oceans 20 para preservação marinha e sustentabilidade.

Dentre essas recomendações, quatro foram incluídas nas declarações ministeriais do G20, e as demais receberam apoio formal dos ministros nas áreas pertinentes. Marines Scherer, do Ministério do Meio Ambiente, destacou que as prioridades do Brasil em 2024 incluíram adaptação climática, pagamentos por serviços ambientais, economia circular e conservação dos oceanos. Ela também salientou a importância do Tratado de Conservação da Biodiversidade Além das Áreas de Jurisdição Nacional (BBNJ) e das metas oceânicas integradas às políticas climáticas.

Ao longo do evento, uma série de palestras e painéis abordou as lições dos Diálogos Oceânicos e explorou temas como Planejamento Espacial Marinho e inovações em sustentabilidade oceânica. Especialistas de várias partes do mundo debateram o futuro das políticas oceânicas e o papel da sociedade civil na construção de soluções sustentáveis.

Na mesa de abertura, figuras de destaque como Gustavo Westmann (representante do G20 Social pela Secretaria-Geral da Presidência), Helena Nader (da Academia Brasileira de Ciências) e o deputado Hugo Leal reforçaram o papel estratégico do Brasil à frente do G20 e a necessidade de continuar o compromisso com as recomendações do Oceans 20. O evento reafirmou a importância da colaboração entre setores para criar políticas globais de conservação marinha e deixou como expectativa que a liderança sul-africana continue a expandir o compromisso com a proteção das águas globais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/11/2024

PÍER FLUTUANTE DA SUPER TERMINAIS MOVIMENTOU MAIS DE 500 MIL TONELADAS

Da Redação Portos e logística 13/11/2024 - 19:50



Desde 12 de setembro, o píer flutuante montado em Itacoatiara para enfrentar a seca do Rio Amazonas já recebeu 16 navios, movimentando mais de 22 mil contêineres e mais de 545 mil toneladas de cargas, com uma média impressionante de 34 MPH.

Em 2024, a implantação de portos temporários no Amazonas está impactando diretamente a economia local, facilitando o fluxo de mercadorias mesmo em meio a desafios ambientais. Dados da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e

Inovação (Seducti) confirmam essa tendência de crescimento: até outubro, o estado atingiu US\$ 13,7 bilhões em importações, superando o total de 2023, que foi de US\$ 12,6 bilhões.

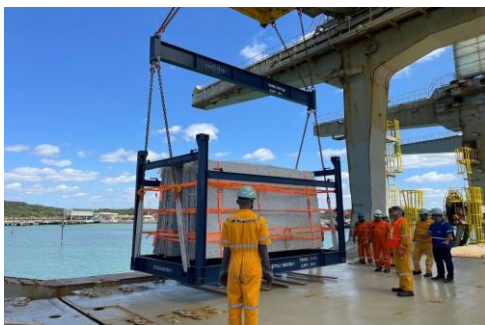
A projeção para o final do ano é de um recorde de US\$ 16 bilhões, tornando 2024 o ano com o maior volume de importações dos últimos sete anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/11/2024

GRANITO BRASILEIRO CHEGA AOS EUA EM 21 DIAS COM NOVA ESTRUTURA DE TRANSPORTE

Da Redação Portos e Logística 13/11/2024 - 18:27



Uma nova tecnologia de embalagem desenvolvida no Espírito Santo reduziu pela metade o tempo de trânsito para o transporte de chapas de granito brasileiro aos Estados Unidos, com a carga chegando ao destino em apenas 21 dias de porto a porto. Nomeada StoneLift, essa nova estrutura de transporte substituiu os contêineres convencionais, possibilitando o transporte seguro de até 28 toneladas de chapas de pedras naturais por unidade.

No teste realizado entre outubro e novembro de 2024, quatro unidades StoneLift foram carregadas com 86 toneladas de granito, embarcadas no Porto de Portocel, no Espírito Santo, e desembarcadas no Porto de Arthur, Texas. Essa alternativa foi bem recebida em um contexto de longas esperas por contêineres tradicionais, onde cargas podem levar até três meses para chegar ao destino. Segundo o CEO da Cruzto, Fabio Cruz, a operação teste superou expectativas, com o StoneLift concluindo o trajeto em apenas 21 dias, mesmo em condições marítimas adversas, mostrando-se uma solução segura e rápida.

A resistência do StoneLift foi comprovada durante o trajeto, quando o furacão Milton exigiu uma parada extra no Porto de Mobile, no Alabama. Mesmo com três dias de mar agitado e ondas superiores a seis metros, a estrutura garantiu a chegada das chapas em perfeitas condições, destacando sua robustez e confiabilidade. Além da segurança, o StoneLift segue rotas mais diretas e elimina a necessidade de cabotagem para os estados de São Paulo e Rio de Janeiro, o que reduz sua pegada de carbono e minimiza o impacto ambiental. O sistema também dispensa o uso de madeira, reduzindo os resíduos e o consumo de recursos naturais.

A criação do StoneLift resultou da parceria entre as empresas capixabas Spinola e Cruzto, responsáveis pelo desenvolvimento, patente e comercialização do produto. Segundo o engenheiro José Ernesto Conti, foram três anos de estudos e análises para concluir as quatro estruturas-piloto, com o objetivo de atender às demandas de um setor que depende de agilidade e integridade no transporte para garantir sua competitividade global.

A primeira operação teste foi realizada com data de saída de Portocel em 3 de outubro de 2024 e chegada ao Porto de Houston em 24 de outubro de 2024. Com uma capacidade de carga de 28 toneladas por estrutura, superior aos 24 toneladas de um contêiner convencional de 20 pés, o StoneLift também proporcionou uma redução de até 60% no tempo de carregamento e descarregamento, o que somado à rota mais direta resultou em menor impacto ambiental.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/11/2024

SHELL E FAPESP ANUNCIAM NOVOS INVESTIMENTOS EM PESQUISA PARA ACELERAR TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Da Redação Offshore 13/11/2024 - 18:28



A Shell Brasil e a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) firmaram um novo convênio com as universidades UNICAMP, UFSCar e USP para o desenvolvimento de 15 novos projetos de pesquisa no Centro de Inovação em Novas Energias (CINE). O objetivo das iniciativas, que ocorrerão ao longo dos próximos cinco anos, é avançar em tecnologias de geração e armazenamento de energia sustentável, reforçando o compromisso com a transição energética.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 129/2024
Página 76 de 76
Data: 14/11/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Com um investimento total de R\$ 82,4 milhões, sendo R\$ 62,4 milhões financiados pela Shell através da cláusula de PD&I da Agência Nacional de Petróleo (ANP), e R\$ 20 milhões da Fapesp, os projetos serão divididos em quatro áreas principais: Geração de Energia, Armazenamento Avançado de Energia, Hidrogênio Verde e Design Computacional de Materiais. A pesquisa contará com a participação de 11 instituições de ensino e pesquisa brasileiras.

O diretor de tecnologia e inovação da Shell Brasil, Olivier Wambersie, destacou o papel do CINE em criar soluções inovadoras que atendam aos desafios energéticos atuais, alinhando o desenvolvimento tecnológico com a sustentabilidade. A diretora do CINE, Ana Flávia Nogueira, enfatizou a importância de criar alternativas viáveis aos combustíveis fósseis, destacando o papel do hidrogênio verde e da perovskita, material inovador para painéis solares, nas pesquisas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/11/2024



MERCOS 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: 14/11/2024