

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING



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

Edição 130/2024  
Data: 18/11/2024

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
SUMMIT ANTAQ EM BRASÍLIA DEBATE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E PLANEJAMENTO DOS PORTOS BRASILEIROS .....	4
INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA NO BRASIL: DESAFIOS E SOLUÇÕES NO PORTO DE SANTOS .....	6
SANTOS JÁ FORNECE ELETRICIDADE PARA ABASTECER REBOCADORES .....	8
PARANÁ PODE EXPORTAR MAIS PARA A CHINA .....	9
ANTAQ APROVA CONTRIBUIÇÕES PARA REGRAS DE NAVEGAÇÃO.....	10
CIBERSEGURANÇA: PORTO DE SANTA CATARINA GANHA PRÊMIO INTERNACIONAL .....	11
FERROVIA TRANSNORDESTINA SERÁ ENTREGUE EM 2026, DIZ MINISTRO.....	11
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>12</b>
AGÊNCIA REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL SSB01, NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO (SP).....	12
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CRITÉRIOS PARA O FORNECIMENTO DE SERVIÇOS EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF .....</b>	<b>13</b>
SUSTENTABILIDADE NAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS SERÁ PAUTA DA SEGUNDA EDIÇÃO DO INFRAESG .....	13
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>15</b>
PORTO DE SANTOS 2050: DEBATE DIGITAL NO PORTOGENTE .....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>16</b>
EDITORIAL – CHANCAY: UM NOVO CAPÍTULO NA INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL E NO COMÉRCIO GLOBAL .....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS - ENCONTRO DEBATE A DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS.....	17
<i>Descarbonização 1</i> .....	17
<i>Descarbonização 2</i> .....	17
<i>Briga judicial 1</i> .....	17
<i>Briga judicial 2</i> .....	17
<i>Roedores a bordo 1</i> .....	17
<i>Roedores a bordo 2</i> .....	17
REGIÃO SUDESTE - PORTOS DO ES AVANÇAM COM MAIOR EFICIÊNCIA E NOVOS CONTRATOS .....	18
REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE DIVINÓPOLIS RETOMA VOOS COMERCIAIS APÓS SEIS ANOS .....	19
REGIÃO SUL - PORTO ITAPOÁ BATE RECORDE HISTÓRICO COM 1 MILHÃO DE TEU EM 2024 .....	20
INTERNACIONAL - COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO CHINÊS, MEGAPORTO DE CHANCAY É INAUGURADO NO PERU.....	20
BRASIL EXPORT - TV BE NEWS INICIA TRANSMISSÃO DE PAINÉIS DA MISSÃO INTERNACIONAL .....	22
BRASIL EXPORT - ROCKTREE PROPÕE SOLUÇÕES FLUTUANTES PARA EXPANDIR LOGÍSTICA NO BRASIL .....	23
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - DE 6 X 1 PARA 4 X 3, PARECE UMA TABUADA, NÃO? MAS ESSA “JORNADA” VAI MUITO ALÉM.....	24
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A DESINFORMAÇÃO E A ZONA FRANCA DE MANAUS .....	26
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>27</b>
BRASIL E ARGENTINA FORMALIZAM ACORDO PARA IMPORTAÇÃO DE GÁS DE VACA MUERTA. SILVEIRA FALA EM EXPANSÃO DE GASODUTOS.....	27
PIORA NAS PREVISÕES DE INFLAÇÃO NÃO É CULPA DE ‘MALVADOS DA FARIA LIMA’, DIZ CAMPOS NETO .....	29
PETROBRAS VAI INVESTIR US\$ 111 BILHÕES ENTRE 2025 E 2029 EM NOVO PLANO DE NEGÓCIOS.....	30
QUANTO MAIS PERTO, MELHOR: GIGANTES DO E-COMMERCE DOBRAM APOSTA LOGÍSTICA EM SP .....	31
SALÁRIO MÍNIMO PODE IR A R\$ 1.521 EM 2025 COM NOVA PREVISÃO DE INFLAÇÃO, MAS GOVERNO AVALIA MUDANÇA EM REGRAS; ENTENDA .....	31
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>32</b>
‘PIORA DA EXPECTATIVA NA ECONOMIA ESTÁ PRÓXIMA DE VIRAR FATO CONSUMADO’, DIZ MENDONÇA DE BARROS.....	32
PLANO DA PETROBRAS PARA 5 ANOS ACENA A ACIONISTAS COM DIVIDENDOS .....	34
ESCALA 6X1: DEBATE VAI NO SENTIDO CONTRÁRIO A AVANÇOS NO MERCADO DE TRABALHO, DIZ CAMPOS NETO.....	35
GOVERNO É DERROTADO EM PROPOSTAS PARA ENCAIXAR EMENDAS NO CORTE DE GASTOS E CUMPRIR ARCABOUÇO .....	36
STF CONDUZ AUDIÊNCIA ENTRE J&F E PAPER EXCELLENCE COM DESAFIO DE SOLUCIONAR IMPASSE DE R\$ 15 BI .....	38
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>41</b>
UNIÃO EUROPEIA IMPÕE NOVAS SANÇÕES CONTRA COMPANHIA MARÍTIMA DO IRÃ .....	41
RECIFE RECEBE 2ª EDIÇÃO DO EVENTO INTERNACIONAL ECON.....	41
PANORAMA ITAÚSA 2024: GESTÃO ATIVA E PORTFÓLIO BEM SELECIONADO ATUAM A FAVOR DO INVESTIDOR .....	42
EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA OTIMIZA OFERTAS LOGÍSTICAS PARA ESCOAR SAFRAS .....	46



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 130/2024  
Página 3 de 59  
Data: 18/11/2024  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

‘NÃO VAI FICAR ELEFANTE BRANCO EM BELÉM’, DIZ SECRETÁRIO DA COP .....	48
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>50</b>
SECRETÁRIO REFORÇA ALERTA SOBRE MANUTENÇÃO DO REB NA REFORMA TRIBUTÁRIA .....	50
PORTOS BRASILEIROS ENCARAM DESAFIOS E LIDERAM PROJETOS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA .....	50
ARTIGO - MOVIMENTOS DA CMA CGM E MSC NA VERTICALIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DO NOVO CENÁRIO DO CONTÊINER NO BRASIL .....	52
VAST REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO EM TERMINAL DE LÍQUIDOS .....	55
TCP REGISTROU RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM OUTUBRO .....	55
BRADO REGISTRA CRESCIMENTO DE 36% NO TRANSPORTE DE DEFENSIVOS AGRÍCOLAS .....	56
COSCO SHIPPING INAUGURA PORTO EM LIMA .....	56
SETOR DE CABOTAGEM TEM CRESCIMENTO DE 21% NO ACUMULADO DO ANO .....	57
FRAGATA 'CUNHA MOREIRA' TEM PRIMEIRO CORTE DE CHAPA .....	58
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>59</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	59



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### SUMMIT ANTAQ EM BRASÍLIA DEBATE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E PLANEJAMENTO DOS PORTOS BRASILEIROS

Evento promovido pelo Grupo Tribuna reúne especialistas e autoridades para discutir a economia azul, o hidrogênio verde e o futuro, com a entrega do Prêmio Antaq

*POR Ted Sartori*



*O encontro será no teatro do Hotel Royal Tulip e debaterá temas atuais, que apontam para o futuro das questões portuárias no país (Alexsander Ferraz/AT)*

Transição energética e planejamento dos portos brasileiros serão os temas dos painéis do Summit Antaq, promovido pelo Grupo Tribuna, em parceria com Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no dia 26, no teatro do Hotel Royal Tulip, em Brasília. Na ocasião, também será entregue o Prêmio Antaq, oferecido anualmente pela agência reguladora.

No ano passado, os dois eventos foram realizados também em novembro, mas no terminal da Eldorado Brasil Celulose, na Margem Direita do Porto de Santos. Até então, a premiação nunca havia sido realizada fora da Capital Federal.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, ressalta que a parceria com o Grupo Tribuna é de extrema importância para todo o setor portuário, por levar informação sobre temas tão importantes como a economia azul, modernização e pensar em mudanças climáticas da forma mais positiva possível para o País.

*“O debate é enriquecido com todos os vetores, como o jornalismo, o governo, os portos, as universidades e as embaixadas”, afirma.*

#### Os painéis

Depois da abertura oficial, feita pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, haverá o primeiro painel ESG: O Setor Portuário e a Cadeia do Hidrogênio Verde, a partir das 14h20. Dentre os debatedores, estarão os diretores da Antaq Wilson Lima Filho e Caio Farias e o secretário nacional de Hidrovias, Dino Batista.

A mediação será do consultor de assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, que observa que o mundo respira a questão ESG e, por essa razão, os assuntos que integram essa sigla (meio ambiente, social e governança) são cruciais para o futuro dos portos brasileiros.

*“Nesse painel os presentes poderão entender de maneira clara o que já fizemos e o que ainda deveremos fazer. Não podemos encarar as questões ESG como um modismo, devemos olhar com muita seriedade, face o que já vivenciamos atualmente”, diz.*

O segundo painel abordará O Planejamento e o Desenvolvimento para os Portos Brasileiros e está marcado para às 16 horas. Para debater o tema, estarão presentes, dentre outros, os diretores da Antaq Flávia Takafashi e Alber Vasconcelos e o secretário nacional de Portos. Alex Ávila.

*“A tecnologia é um universo disruptivo e tratar de cada tema com a velocidade adequada é um desafio para os portos brasileiros. A iniciativa privada tem apetite de investir e a iniciativa pública busca ser célere. Como iremos achar a equação ideal?”, questiona Maxwell. A palestra de encerramento será do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rêgo Filho.*





*Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq, ressalta o alto nível do evento (Alexsander Ferraz/ AT)*

Agência reconhece e premia ações Realizado desde 2016, o Prêmio Antaq terá o tema Emergência Climática em ESG e uma nova categoria, a de Gênero e Diversidade.

O objetivo é o de reconhecer ações relativas à igualdade de gênero, à redução das desigualdades, à promoção da diversidade e à inclusão de minorias no ambiente de trabalho e operações de empresas reguladas pela Agência. Essas iniciativas devem gerar impactos positivos, contribuindo para um ambiente mais inclusivo, justo e representativo.

Além desta categoria, haverá outras cinco: Desempenho Ambiental - IDA, Iniciativas Inovadoras em Emergência Climática em ESG, Artigos Técnico-Científicos, Conformidade Regulatória e Pesquisa de Satisfação dos Usuários - PSU da navegação longitudinal de passageiros e misto.

A finalidade da premiação é reconhecer as iniciativas que se destaquem por sua contribuição na melhoria da prestação de serviços de transportes aquaviários à sociedade, fomentar a pesquisa e a produção técnico-científica, além de disseminar boas práticas na operação e gestão do setor. É também uma das ações estratégicas (AE03) da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária da Antaq - Biênio 2023/ 2024.

## PROGRAMAÇÃO

**13h45**

Homenagem à Mariana Pescatori, secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos

**14 horas**

Welcome — Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq

**14h10**

Abertura oficial — Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos

**14h20**

Painel 1 - ESG: O setor portuário e a cadeia do hidrogênio verde

- Wilson Lima Filho, diretor da Antaq
- Caio Farias, diretor da Antaq
- Roberta Cox, diretora de Políticas da GWEC
- Dino Batista, secretário nacional de Hidrovias
- Marcio Guiot, presidente do Porto de Suape

**16 horas**

Painel 2 - O planejamento e o desenvolvimento para os portos brasileiros

- Flávia Takafashi, diretora da Antaq
- Alber Vasconcelos, diretor da Antaq
- Alex Ávila, secretário nacional de Portos
- Vinicius Patel, diretor de Administração Portuária do Porto do Açu
- Ana Carolina Albuquerque, head de Direito e Política de Concorrência para a América Latina da Maersk
- Ricardo Arten, CEO do Porto Itapoá

**17h30**

Palestra de encerramento — Vital do Rêgo Filho, ministro do TCU

**18 horas**

Encerramento — Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq

**19 horas**

Prêmio Antaq 2024 — Emergência Climática em ESG

**Inscrições, neste link.** <https://grupo-tribuna.evolurp.app/pages/evento?id=3>

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/11/2024

## INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA NO BRASIL: DESAFIOS E SOLUÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Ricardo Rocha, presidente da Maersk na América do Sul, aborda infraestrutura portuária, multimodalidade e descarbonização na logística brasileira

*Ted Sartori*



**Ricardo Rocha, presidente da Maersk para a Costa Leste da América do Sul (Divulgação/Maersk)**

A logística integrada e as condições para a carga, em especial no Porto de Santos, estão entre os principais temas da entrevista com Ricardo Rocha, presidente da Maersk para a Costa Leste da América do Sul.

### **Como a integração logística e a multimodalidade têm ajudado cada vez mais no transporte de cargas nos portos brasileiros?**

No que ela precisa melhorar? De modo geral, a atuação integrada no setor logístico é uma tendência global, com ganhos comprovados em eficiência, escala e redução de custos. Embora a Maersk possua um histórico de embarques marítimos, baseado nas necessidades dos clientes, o foco da estratégia atual da

empresa é entregar uma solução logística de ponta a ponta, independentemente do modal de transporte. Para a logística integrada melhorar, acredito ser necessário que a matriz de transportes do Brasil seja mais equilibrada.

Hoje, ela é largamente concentrada no modal rodoviário. A baixa eficiência deste modal, em médias e longas distâncias, tem reflexos negativos sobre os preços dos insumos e produtos, impactando toda a cadeia, como um efeito dominó, desde o produtor até o consumidor final. Quanto mais equilibrada for a matriz de transportes brasileira, maior será a integração entre os modais, e mais eficiente será a logística nacional.

### **Quais são os perfis de cargas que vêm ao Brasil e vão para o exterior? Qual a perspectiva para o futuro?**

Atualmente, os principais setores que atendemos são: Varejo, bens de consumo, moda e lifestyle, químicos, tecnologia, indústria automotiva, maquinário, produtos perecíveis etc. A maioria dos produtos exportados é composta por proteína animal e do agronegócio, químicos, itens para indústrias, peças do setor automotivo e papel, tendo como principais destinos Estados Unidos, China e regiões como União Europeia, América Latina e Oriente Médio.

Já na importação, vemos cargas voltadas à indústria química, automotiva, agronegócio, alimentos e bebidas, bens de consumo e tecnologia. O Brasil é um país repleto de oportunidades, com perspectiva positiva para o comércio mundial. Para que esse cenário se concretize, é essencial investir em infraestrutura.

Esses investimentos devem ser realizados antes da chegada dos navios, incluindo dragagem, melhorias na recepção de cargas nos terminais marítimos, e no entorno dos terminais, com conexões intermodais eficientes, como ferrovias e rodovias modernizadas para atender às necessidades atuais e ao crescimento futuro. Além disso, nossa infraestrutura aeroportuária também enfrenta desafios durante períodos de alta demanda, evidenciando a necessidade de melhorias frequentes.

### **Como equacionar a mudança de matriz energética, exigida pelo meio ambiente, com a integração logística e a realidade?**



Tudo faz parte de um processo interligado. A Maersk, por exemplo, conta com uma robusta estratégia de descarbonização validada pela Science Based Targets Initiative, visando zerar as emissões de gases de efeito estufa até 2040. Atualmente, aproximadamente 60% dos 200 principais clientes da Maersk comprometeram-se ou já estabeleceram metas robustas de redução de emissões, incluindo suas cadeias de abastecimento. Estamos investindo em combustíveis e tecnologias que reduzem as emissões em toda a cadeia de abastecimento, incluindo embarcações movidas a combustíveis de baixa emissão, caminhões elétricos, a expansão de corredores ferroviários elétricos e armazéns com baixas emissões, entre outras iniciativas.

Já temos os primeiros navios porta-contêineres do mundo habilitados para operar com metanol de baixa emissão. No total, teremos 25 navios porta-contêineres (já temos seis em operação) com motores bicombustíveis, que também poderão operar com metanol de baixa emissão, com previsão de entrega até 2026. Embora o transporte marítimo seja responsável por 3% das emissões globais de gases de efeito estufa, a logística representa 11%.

Por isso, pretendemos descarbonizar não apenas nossas operações marítimas, mas também toda a nossa logística. No Brasil, atualmente temos uma solução de caminhão elétrico para um cliente automotivo, operando desde o Aeroporto de Joinville até seu depósito dedicado, e temos vários pilotos de veículos elétricos em andamento para oferecer soluções aos clientes.

### **O aprofundamento do canal de navegação e possível concessão no Porto de Santos compõem quadro benéfico para os grandes navios e, conseqüentemente, a carga?**

Somos a favor de ampliar a capacidade de Santos. Nossa visão é que as capacidades atuais e atualmente planejadas são insuficientes para atender à demanda orgânica e, principalmente, inviabilizam a utilização do Porto de Santos de modo que atinja seu potencial total na América Latina, como um verdadeiro hub, como o que vemos em grandes portos da Europa e da Ásia.

Se o Porto de Santos tivesse mais capacidade para cargas containerizadas e um canal de acesso com, pelo menos, 17 metros de profundidade, a Maersk poderia apresentar um crescimento de aproximadamente 30% em alguns meses. Isso porque cargas que hoje são transportadas por navios de longo curso, diretamente para portos menores do Brasil, Argentina e Uruguai, poderiam ser transbordadas em Santos e posteriormente distribuídas por navios menores.

### **O aumento do calado de 14 para 17 metros deve inserir o Brasil ainda mais no mercado da navegação global. O aumento de capacidade dos terminais no Porto de Santos é um assunto sempre lembrado. Ele é realmente necessário o quanto antes, para o futuro da carga no complexo portuário santista? Por quê?**

Sim. As capacidades atuais e planejadas para cargas containerizadas são insuficientes para atender à demanda orgânica e, principalmente, inviabilizam a utilização do Porto de Santos como um verdadeiro hub, como vemos em grandes portos da Europa e da Ásia.

Isso limita seu potencial e impacta diretamente o desenvolvimento do comércio interior e exterior brasileiro. Para ilustrar, podemos mencionar exemplos de portos na América Latina que já recebem navios de 15-16k TEU (cada TEU é equivalente a um contêiner de 20 pés) e/ou com 366 metros de comprimento.

No Chile, os portos de San Antonio e Valparaíso já operam com essa capacidade. No Equador, Posorja Guayaquil também está preparado para receber esses navios, assim como Callao, no Peru. Na Colômbia, os portos de Buenaventura e Cartagena são exemplos de infraestrutura avançada. A República Dominicana conta com o porto de Caucedo, enquanto no Panamá, os portos de Balboa e Manzanillo são altamente competitivos.

No México, os portos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz e Altamira também se destacam. Além disso, é importante considerar a competitividade global. O Porto de Santos, apesar de ser o maior do Hemisfério Sul, ocupa apenas a 40ª posição no ranking global de portos de contêineres.

Em comparação, portos como Xangai, Singapura e Ningbo-Zhoushan lideram o ranking mundial, com volumes de movimentação muito superiores. Portos como Los Angeles e Nova Iorque/Nova Jersey, nos Estados Unidos, também superam Santos em termos de movimentação de TEU, com volumes de 9.91 e 9.49 milhões de TEU, respectivamente. Esses exemplos mostram a necessidade urgente de investimentos em infraestrutura no Porto de Santos para que ele possa competir de forma mais eficaz no cenário global.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 17/11/2024*

## SANTOS JÁ FORNECE ELETRICIDADE PARA ABASTECER REBOCADORES

Trata-se do primeiro porto público do País a ter um posto de energia elétrica próprio para essas embarcações

*Por Bárbara Farias*



*Primeiro posto foi inaugurado na Curva do Armazém 23, na Margem Direita, ao lado do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini (Sílvio Luiz/ AT)*

O Porto de Santos já fornece energia elétrica própria para rebocadores. O primeiro posto foi inaugurado, ontem, na Curva do Armazém 23, na Margem Direita, ao lado do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais.

A energia elétrica é produzida e distribuída pela Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga. O sistema custou R\$ 100 mil e a previsão é de que mais três postos sejam instalados ao longo do canal de navegação até o final de 2025. O cais santista é o primeiro público do País a instalar a eletricidade para rebocadores.

O sistema foi implementado em parceria entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Apoio Portuário (Sindiporto Brasil). O investimento foi realizado em conjunto pelas cinco empresas de rebocadores que operam no cais santista. São elas, Wilson Sons, Sulnorte, Camorim Serviços Marítimos, Saam Towage e Svitzer.

O presidente do Sindiporto Brasil, Marcio de Paiva Castro, afirma que 21 rebocadores operam no Porto de Santos diariamente, fazendo uma média de quatro manobras cada. Para cada navio, são destacados de três a quatro embarcações de apoio. Esses rebocadores poderão utilizar a nova tecnologia quando estiverem ancorados, reduzindo o consumo de óleo diesel em 15%. “Até agora esses rebocadores usavam geradores movidos à óleo diesel para movimentação de bombas, iluminação, ar-condicionado e todos os serviços a bordo quando estão paradas”.



O equipamento possui três tomadas de 440 volts (V) para fornecimento de energia elétrica para três rebocadores simultaneamente. Castro diz que outros três postos de fornecimento de energia elétrica serão instalados ao longo de todo o canal de navegação do Porto de Santos. “A nossa expectativa, do Sindiporto e da APS, é que todos os outros postos estejam implantados até o final de 2025”.

*Equipamento possui três tomadas de 440V e a energia é da Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga (Sílvio Luiz/ AT)*

O presidente da APS, Anderson Pomini, afirma que é a primeira de uma série de diversas ações que serão implementadas dentro do programa de descarbonização da APS.



Pomini destaca que, com a utilização de apenas um equipamento e três rebocadores conectados, “8,4 toneladas de dióxido de carbono deixarão de ser emitidas diariamente, além de 165 quilos de óxido de nitrogênio, 21 quilos de dióxido de enxofre e seis quilos de material particulado”.

Ele ressalta que as iniciativas visam reduzir as emissões de gases de efeito estufa em todo o sistema de tráfego aquaviário do complexo portuário. “É o início de um programa mais amplo, considerando que a movimentação média diária é de 65 navios atracados e mais de 100 navios aguardando na área de fundeio, 20 mil caminhões circulando todos os dias, catraias e lanchas”.

O gestor do Porto de Santos adianta ainda que a expectativa é que navios de cruzeiros também passem a consumir energia elétrica do sistema terrestre. Contudo, Pomini afirmou que o cronograma de ações do programa de descarbonização será anunciado nos próximos dias.

### Segurança da navegação

O capitão dos Portos de São Paulo, capitão de mar e guerra Marcus André de Souza e Silva, diz que a nova tecnologia impulsiona a utilização de “equipamentos mais eficientes e que se tornam mais confiáveis no mar”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/11/2024*

## PARANÁ PODE EXPORTAR MAIS PARA A CHINA

Gestão dos portos paranaenses diz investir em melhorias estruturais e logísticas para ampliar envio de cargas para o mercado asiático

*Por ATribuna.com.br*



**Portos do Paraná iniciou fortalecimento da relação comercial com a China ao assinar carta de intenções com uma operadora chinesa (José Fernando Ogura/AEN)**

Os portos do Paraná querem ampliar a capacidade de envio de mercadorias para o mercado asiático, que é o maior destino internacional da produção paranaense. Para isso, a empresa pública estadual que faz a gestão de Paranaguá e Antonina afirma que vem investindo em uma série de melhorias estruturais e logísticas.

Para a gestora dos portos, a mudança na presidência dos Estados Unidos e a consequente perspectiva de um possível retorno do embate comercial com a China, com aumento da taxa de importações de forma mútua, podem beneficiar o Paraná.

Dos US\$ 20 bilhões obtidos com a venda de produtos paranaenses entre janeiro e outubro de 2024, US\$ 5,4 bilhões foram comprados pelos chineses, o equivalente a 27% das receitas do ano. Os dados são do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

No mesmo período, as exportações estaduais para os Estados Unidos somaram US\$ 1,2 bilhão, pouco mais de um quarto do volume do 1º colocado. Depois, aparecem as exportações para a Argentina (US\$ 951 milhões), México (US\$ 849 milhões) e Paraguai (US\$ 526 milhões).

Para fortalecer ainda mais a relação comercial com China, o secretário estadual de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, e o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, estiveram na China na semana passada. Eles assinaram uma carta de intenções com representantes da China Merchants Port Holdings (CMPort), que é uma das maiores operadoras globais de terminais de contêineres.

“Essa assinatura é um marco nas relações entre os dois países em prol do crescimento comercial e fortalecimento de laços. O acordo tem um forte potencial para gerar riqueza sustentável e promover

ainda mais o desenvolvimento econômico no Paraná”, comentou o secretário estadual de Infraestrutura e Logística.

Desde março de 2018, quando a CMPort passou a controlar o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), o grupo mantém uma parceria estratégica com a Portos do Paraná e o Governo do Estado para a execução de projetos e investimentos. Em 2024, o TCP ocupa a 2ª colocação entre os maiores movimentadores de contêineres do Brasil.

“O Paraná foi o primeiro lugar do Brasil onde a CMPort escolheu investir em 2018 e, anos depois, a empresa continua aplicando no Estado, o que mostra a credibilidade e a relevância que o Paraná tem perante um dos maiores grupos econômicos do mundo. A carta de intenções que assinamos busca melhorar e expandir a infraestrutura da TCP”, disse o diretor-presidente da Portos do Paraná.

Em 1997, ano do início da série histórica do MDIC, a China representava 4,3% das exportações paranaenses, com um total de US\$ 206,8 milhões em receita obtida. Subiu para 28,2% em 2023 (US\$ 7,1 bilhões).

O principal produto que alimenta essa relação comercial entre o Paraná e a China é a soja, que representa o maior volume de exportações tanto em peso quanto em dinheiro.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/11/2024*

## ANTAQ APROVA CONTRIBUIÇÕES PARA REGRAS DE NAVEGAÇÃO

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

*Por ATribuna.com.br*



***A deliberação do processo garante mais previsibilidade e estabilidade contratual (Divulgação)***

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou nesta quinta-feira (14) a análise das contribuições recebidas na audiência pública sobre o aprimoramento da Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) referente à Resolução Antaq nº 62/2021.

Esse 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.

### **Avaliação**

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.

### **Possibilidades**

A Avaliação do Resultado Regulatório 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 reguladora.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/11/2024*

## CIBERSEGURANÇA: PORTO DE SANTA CATARINA GANHA PRÊMIO INTERNACIONAL

A cerimônia de premiação foi realizada na Guatemala  
Por [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



*Porto de Navegantes, em Santa Catarina (shipspotting\_itajai/Divulgação)*

A Portonave, que tem um terminal privado em Navegantes, Santa Catarina, 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.

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.

### Iniciativa

A empresa também participa anualmente de exercícios como o Guardiã Cibernético do Governo Federal, assim como de diversas auditorias, com o intuito de prevenir incidentes cibernéticos. Gerente de Tecnologia da Informação da Portonave, Jardel Fischer destaca a importância da cibersegurança para a Companhia.

“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.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 15/11/2024*

## FERROVIA TRANSNORDESTINA SERÁ ENTREGUE EM 2026, DIZ MINISTRO

Para alinhar o cronograma de execução, o ministro Rui Costa, da Casa Civil, se reuniu com os representantes da empresa

Por [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



*A execução da obra está em 63% (Márcio Ferreira/ MT/ Divulgação)*

A Ferrovia Transnordestina tem entrega prevista para 2026. O anúncio foi feito pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, durante visita nesta quinta (14) ao Ceará. A execução da obra está em 63%.

Para alinhar o cronograma de execução, o ministro se reuniu com os representantes da Transnordestina Logística (TLSA), empresa responsável pela execução da obra. Segundo Rui

Costa, “a obra está completamente contratada, seu financiamento está assegurado e vamos acelerar para concluir em 2026.”

Na semana passada, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) autorizou o Banco do Nordeste a formalizar um aditivo com a TLSA, aportando R\$ 3,6 bilhões. O recurso é fundamental para dar continuidade às obras da ferrovia, que conectará Eliseu Martins, no Piauí, ao Complexo Industrial e Portuário de Pecém, no Ceará.

A Transnordestina terá 1.757 quilômetros de extensão, dos quais 1.209 quilômetros são entre o Piauí e o Ceará, passando por Salgueiro (PE). Outros 548 quilômetros compõem o ramal pernambucano, que segue de Salgueiro ao Porto de Suape. O orçamento do empreendimento é de R\$ 15 bilhões, dos quais R\$ 8 bilhões já foram investidos.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 15/11/2024**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

### AGÊNCIA REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL SSB01, NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO (SP)

Contribuições podem ser enviadas até o dia 28 de novembro de 2024



Brasília, 18/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta segunda-feira (18), a Audiência Pública nº 13/2024, que trata do aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento do terminal SSB01.

A área, localizada no Porto de São Sebastião (SP), é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos e cargas gerais e containerizadas. O prazo do arrendamento é de 35 anos e o investimento estimado é de R\$ 660 milhões.

O diretor Wilson Lima Filho, que relata o processo, agradeceu as contribuições feitas durante a sessão pública, ressaltou a preocupação da ANTAQ, do Ministério de Portos e Aeroportos e da Infra S.A. com a sustentabilidade do projeto de concessão. “Todos nós juntos estamos envolvidos com as medidas preventivas para a redução de gases de efeito estufa no Brasil e no mundo” disse.

No total, durante a audiência, sete pessoas contribuíram de forma oral. O período da consulta pública se estende até o dia 28 de novembro de 2024.

#### Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do arrendamento do terminal SSB01 estão disponíveis neste link.

O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 28 de novembro de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: [anexo\\_audiencia132024@antaq.gov.br](mailto:anexo_audiencia132024@antaq.gov.br) mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

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

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**



Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)  
Data: 18/11/2024

## ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CRITÉRIOS PARA O FORNECIMENTO DE SERVIÇOS EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Sessão acontece no dia 25 de novembro de 2024 e vai ser transmitido no YouTube da Agência



Brasília 18/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai realizar no dia 25 de novembro, a partir das 14h, a Audiência Pública 15/2024. A transmissão será feita pelo canal da autarquia do YouTube.

O objetivo é obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de Instrução Normativa, que estabelece os procedimentos gerais e critérios referenciais a serem observados pelas unidades

técnicas da ANTAQ na qualificação de condutas e práticas no fornecimento de serviços em instalações portuárias.

Não é necessária inscrição para assistir a audiência. No entanto, os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo Whatsapp no número (61) 2029-6940, das 9h às 15h do dia 22 de novembro de 2024.

### Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à audiência pública estão disponíveis neste link. O período de contribuições para a audiência se estende até às 23h59 do dia 4 de dezembro de 2024.

As contribuições devem ser feitas exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: [anexo\\_audiencia152024@antaq.gov.br](mailto:anexo_audiencia152024@antaq.gov.br) mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

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

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)  
Data: 18/11/2024



O Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a B3 e o Grupo Brasil Export se unem na organização do evento InfraESG, elucidando o panorama atual sobre os investimentos e iniciativas de sustentabilidade nas concessões rodoviárias.

O InfraESG terá como objetivo principal discutir práticas de ESG (ambiental, social e governança) com foco na infraestrutura e logística, reunindo

especialistas do Brasil e da Europa, que compartilharão suas perspectivas sobre regulação da sustentabilidade, fontes de financiamento, transição energética, mecanismos de mitigação de risco climático e o papel do setor privado.

Para o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, o evento propiciará um debate qualificado sobre as medidas adotadas pelo Ministério dos Transportes para mitigar os impactos das emergências climáticas, prover o país de infraestrutura resiliente e reduzir as emissões de poluentes no setor de transportes.

“Estabelecemos que novos contratos de concessões destinem no mínimo 1% da receita bruta para ações de sustentabilidade; e que os projetos elegíveis à emissão de debêntures prevejam mecanismos de redução de gases causadores de aquecimento global e ações de transição para energias mais limpas”, exemplifica. “São passos concretos no sentido de provermos o país de infraestrutura de qualidade, com respeito socioambiental e em diálogo com os segmentos e populações impactadas por nossos empreendimentos”, completa Santoro.

De acordo com o diretor da ANTT, Felipe Queiroz, o evento contará ainda com o lançamento do Atlas da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), oferecendo um panorama dos investimentos e das iniciativas de sustentabilidade nas concessões rodoviárias. “Temos uma série de questões muito interessantes para debater sobre temas que vieram para ficar”, afirmou Queiroz.

### **Prêmio Infraconnect**

Em paralelo, a Arena B3, em São Paulo, também será palco da cerimônia de premiação do Prêmio Infraconnect, uma iniciativa que valoriza projetos de telecomunicações, infraestrutura e conectividade. O evento está sendo promovido pela ANTT em parceria com a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

A premiação busca fortalecer o sistema de políticas públicas, reconhecer projetos que misturam telecomunicação e logística e promover direitos humanos e cidadania no contexto de Cidades Inteligentes e Internet das Coisas.

As três primeiras colocações de cada categoria serão premiadas, enquanto as instituições que alcançarem o segundo e terceiro lugares receberão um certificado de Menção Honrosa, destacando suas contribuições para um futuro mais conectado e inclusivo.

### **Inscrições**

Interessados em participar do InfraESG e do InfraConnect podem realizar a inscrição clicando aqui. Ambos os eventos são voltados para profissionais, especialistas e interessados no futuro da infraestrutura sustentável e conectada no Brasil.

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

**Data: 18/11/2024**



## PORTAL PORTO GENTE

### PORTO DE SANTOS 2050: DEBATE DIGITAL NO PORTOGENTE

*Editorial Portogente*

#### ***Sustentabilidade, Tecnologia e Competitividade***

De 17 a 21 de março, de 2025, Portogente vai promover um Debate Digital para a série Porto de Santos do Futuro. O evento abordará o papel estratégico do principal porto do Hemisfério Sul, com foco na revitalização e modernização da infraestrutura, além da integração com modais marítimos, aéreos e terrestres. O objetivo principal é otimizar operações portuárias seguras, redução de custos e maior eficiência na distribuição de cargas. Assim, fomentar investimentos de terminais portuários e armadores.



#### ***Porto nova ia***

#### ***Veja mais: Navegando em clima tempestuoso - Portogente***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116169-navegando-em-clima-tempestuoso>

Com a participação de especialistas e dos principais atores do setor logístico, os debates vão explorar os desafios e as oportunidades para transformar o Porto de Santos em um hub de escala global. Serão discutidos temas como a capacidade do porto em receber navios de mais de 366 metros de comprimento, estratégias para aproveitar economias de escala e a importância de alinhar o modelo de gestão portuária a critérios de eficiência, bem como à formação de alianças e reduzindo influências políticas prejudiciais.

#### ***Veja mais: Dragagem do Porto de Santos controverso o programa de desestatização - Portogente***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114842-dragagem-do-porto-de-santos-controverte-o-programa-de-desestatizacao>

Outro ponto central será o papel do Porto de Santos como porto indústria, destacando o potencial das hidrovias e de investimentos estratégicos para fortalecer sua competitividade. Dados sobre transbordo e movimentação unitizada na América Latina, nos quais o Porto de Santos lidera, serão utilizados para identificar oportunidades de expansão e negócios. Um processo que também propicia a ampliação da atividade portuária sustentável aos municípios vicinais.

#### ***Veja mais: Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos - Portogente***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114899-porto-industria-de-santos-atrasado-25-anos>

A sustentabilidade e os desafios climáticos também estarão em pauta, com destaque para iniciativas como aprofundamento do canal para 17 metros. Esta medida, além de potencializar a economia de escala, ao eliminar limites à navegação de maior porte, poderá viabilizar máxima eficiência energética e diminuir os impactos ambientais, alinhando o crescimento portuário às demandas globais de um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

#### ***Veja mais: Dragagem: Desafios e Oportunidades para uma Gestão Eficiente e Sustentável***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116154-dragagem-desafios-e-oportunidades-para-uma-gestao-eficiente-e-sustentavel>

Ao longo dos cinco dias, o evento promoverá a construção de uma rede crítica de especialistas e debates qualificados sobre o futuro do Porto de Santos nos próximos 25 anos. As conexões entre o porto, a cidade e a economia global serão analisadas como elemento-chave para a consolidação do complexo portuário de Santos, como um hub logístico integrado e sustentável, pronto para enfrentar os desafios do futuro.

**Veja mais: O desenvolvimento que precisa chegar aos portos brasileiros**

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114405-o-desenvolvimento-que-precisa-chegar-aos-portos-brasileiros>

Com foco em tecnologia, competitividade e sustentabilidade, o Portogente vai promover discussões com objetivos que moldem o futuro do setor portuário. Não perca essa oportunidade de participar de um dos debates mais relevantes para o desenvolvimento do principal porto do Brasil.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/11/2024



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – CHANCAY: UM NOVO CAPÍTULO NA INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL E NO COMÉRCIO GLOBAL**

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A inauguração do megaporto de Chancay, no Peru, na última semana, marca um ponto de inflexão na infraestrutura da América do Sul e reforça a crescente importância da região no comércio global. Liderado pela China, o projeto representa um investimento significativo, com potencial para transformar a logística regional e fortalecer as relações comerciais entre a América do Sul e a Ásia.

Localizado estrategicamente no Oceano Pacífico, em sua parte sul, o Porto de Chancay se destaca pela capacidade de receber os maiores navios do mundo, o que o torna um hub logístico de grande relevância. A profundidade de 17,8 metros e a infraestrutura moderna permitem um fluxo eficiente de cargas, reduzindo custos e prazos de entrega.

Para o Peru, o novo porto representa uma oportunidade única de impulsionar sua economia, aumentar a competitividade de seus produtos no mercado internacional e gerar empregos. A expectativa é que Chancay se torne um importante centro de distribuição para a região, facilitando o escoamento de produtos agrícolas, minérios e outros bens.

A integração com a China, um dos maiores parceiros comerciais do Peru, é outro ponto fundamental. A iniciativa “Cinturão e Rota”, liderada pela China, busca conectar a Ásia com a Europa e a África, e o porto de Chancay se insere nesse contexto como um ponto estratégico para a América do Sul.

As implicações da inauguração de Chancay vão além das fronteiras peruanas. O Brasil, por exemplo, acompanha de perto o desenvolvimento do porto, enxergando nele uma oportunidade de ampliar suas exportações para a Ásia e de fortalecer sua integração com a região andina. Projetos como o Quadrante Rondon e a rota multimodal entre Manaus e o Equador demonstram o interesse brasileiro em aproveitar as novas possibilidades de conexão oferecidas pelo Porto de Chancay.

É importante ressaltar que a construção de grandes infraestruturas, como o Porto de Chancay, exige um planejamento cuidadoso e a consideração de diversos fatores, como os impactos ambientais e sociais. É fundamental que os governos envolvidos garantam que os benefícios do projeto sejam distribuídos de forma equitativa e que os riscos ambientais sejam mitigados.

A inauguração do Porto de Chancay representa um marco importante para a América do Sul e para o comércio global. Ao conectar a região com a Ásia e facilitar o fluxo de mercadorias, o novo porto





contribui para o desenvolvimento econômico e social da região. No entanto, é fundamental que os países da América do Sul trabalhem em conjunto para aproveitar ao máximo as oportunidades oferecidas por essa nova infraestrutura e garantir que os benefícios sejam compartilhados por todos.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 18/11/2024*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - ENCONTRO DEBATE A DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### **DESCARBONIZAÇÃO 1**

Começa nesta segunda-feira, dia 18, no Porto de Suape (PE), o 1º Encontro Anual da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP). A programação, que vai até amanhã, visa discutir soluções e estratégias para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) no setor portuário, responsável por cerca de 3% das emissões globais, segundo a Organização Marítima Internacional (IMO). O evento será transmitido online pelo canal da TV BE News no Youtube.

### **DESCARBONIZAÇÃO 2**

Um dos painéis do encontro vai debater as metas da IMO para zerar as emissões líquidas até 2050. A CEO da MarMec Engenharia, Luciana Suman, e Eduardo Mota, diretor da FS Fueling Sustainability, trarão insights sobre regulamentações internacionais e soluções aplicáveis aos portos brasileiros.

### **BRIGA JUDICIAL 1**

A companhia aérea TAP deu entrada em um processo contra a Azul Linhas Aéreas e a Bondholders (que tem sede em Valência, na Espanha), em resposta a um conflito sobre um empréstimo de 90 milhões de euros que está sendo cobrado pela empresa brasileira. A ação corre no Tribunal Cível de Lisboa, em Portugal. A disputa envolve um pedido da Azul para que a TAP antecipasse o pagamento do empréstimo, que está previsto para 2026.

### **BRIGA JUDICIAL 2**

O empréstimo foi concedido pela Azul à TAP quando David Neeleman era o acionista de referência da companhia portuguesa. Com problemas financeiros, a Azul solicitou, no último mês de setembro, que a TAP reembolsasse antecipadamente o empréstimo, que com o tempo poderia chegar a quase 200 milhões de euros. A TAP recusou o pedido, mantendo as condições iniciais do contrato. E, agora, para garantir que só pagará o valor devido em dois anos, entrou com a ação na Justiça de Lisboa.

### **ROEDORES A BORDO 1**

Um incidente durante o transporte de hamsters de Lisboa para Ponta Delgada, nos Açores, levou um avião a ficar retido no arquipélago por até cinco dias. O problema foi que 132 desses roedores acabaram se soltando de suas caixas de transporte no compartimento de carga da aeronave, durante o voo, e se espalharam pelo avião. O Airbus A321 chegou a Ponta Delgada na terça-feira da semana passada, dia 12, e voltaria para a capital portuguesa logo em seguida, mas ficou preso nos Açores até que todos os hamsters soltos fossem encontrados e recolhidos, o que só aconteceu no domingo.

### **ROEDORES A BORDO 2**

Ter roedores a solta na aeronave é um risco, pois esses animais podem danificar fiações e equipamentos a bordo. Daí a necessidade de recolhê-los todos antes de liberar a aeronave para voo.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 18/11/2024*

## REGIÃO SUDESTE - PORTOS DO ES AVANÇAM COM MAIOR EFICIÊNCIA E NOVOS CONTRATOS

Receita cresce 21% em 2024, e obras obrigatórias são entregues com R\$ 180 milhões em investimentos

Da Redação [redacao.jornal@redebene.com.br](mailto:redacao.jornal@redebene.com.br)



*A Vports atribui o bom resultado às estratégias eficientes implantadas desde que assumiu a administração dos terminais de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho, há dois anos (Foto: Divulgação/Vports)*

A Vports, concessionária dos portos públicos do Espírito Santo, registrou um EBITDA ajustado de R\$ 147,2 milhões nos primeiros nove meses de 2024, um crescimento de 38,2% em relação ao mesmo período do ano passado. O EBITDA, sigla para Lucros Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização, é um indicador usado para medir a eficiência operacional de uma empresa, sem considerar fatores financeiros e

contábeis. A margem EBITDA ajustada chegou a 61%, comparada a 53% no mesmo período de 2023.

No terceiro trimestre, o EBITDA foi de R\$ 73 milhões, aumento de 7,7% em relação a 2023. O lucro líquido acumulado até setembro foi de R\$ 81,1 milhões, revertendo o prejuízo de R\$ 5 milhões registrado em 2023. O lucro no trimestre foi de R\$ 35,9 milhões, 61% superior ao do mesmo período do ano passado.

A Vports atribui o desempenho positivo às estratégias eficientes implantadas desde que assumiu a administração dos terminais de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho, há dois anos. Custos e despesas recuaram 8,8% no acumulado até setembro, totalizando R\$ 109,4 milhões. No terceiro trimestre, foram R\$ 38,4 milhões, redução de 6,8% em comparação a 2023.

O CEO da Vports, Gustavo Serrão, destacou o impacto econômico regional. “Esses resultados trazem divisas e desenvolvimento para o Brasil e, principalmente, para o Espírito Santo, uma vez que os portos são a ponta de uma cadeia produtiva que começa no interior. No porto, isso se reverte em mais empregos e mais serviços oferecidos na região”.

A receita bruta atingiu R\$ 270,5 milhões de janeiro a setembro, aumento de 21% em relação ao mesmo período de 2023. No terceira trimestre, foi de R\$ 119 milhões, crescimento de 17% na mesma base de comparação. Esse avanço se deve a novos contratos e parcerias, totalizando cinco contratos em 2024 e 10 parcerias em dois anos de concessão.

O CFO da Vports, Angelo Garcia, enfatizou a importância de melhorias operacionais e investimentos: “Esses esforços garantiram a eficiência e a sustentabilidade do crescimento, permitindo que avancemos em direção aos nossos objetivos estratégicos. Concluímos também um grande marco da concessão, com a entrega de 100% das obras obrigatórias, totalizando investimentos na ordem de R\$ 180 milhões”.

As movimentações portuárias também bateram recorde, com 6,3 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e setembro, 21% a mais que no mesmo período de 2023. No terceiro trimestre, foram 2,4 milhões de toneladas, 10% acima do registrado no ano anterior.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/11/2024

## REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE DIVINÓPOLIS RETOMA VOOS COMERCIAIS APÓS SEIS ANOS

Azul inicia operações diárias para Campinas e Belo Horizonte, ampliando conexões regionais  
Da Redação [redacao.jornal@redebene.com.br](mailto:redacao.jornal@redebene.com.br)



**Infraero assumiu gestão e operação do aeroporto e prevê melhorias e ampliação da infraestrutura do terminal (Foto: Divulgação/Infraero)**

O Aeroporto Antônio Brigadeiro Cabral, em Divinópolis (MG), retomou na segunda-feira, 11 de novembro, a operação de voos comerciais regulares. O terminal não recebe voos comerciais há seis anos. A companhia aérea Azul anunciou a operação de dois novos voos diários: um para o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), e outro para o Aeroporto Internacional de Confins, em Belo Horizonte.

“Com esses novos voos diários para Campinas e Belo Horizonte, estamos proporcionando uma opção mais confortável e rápida de deslocamento para os moradores e visitantes de Divinópolis, atendendo a uma demanda crescente”, disse Vitor Silva, gerente geral de Malha, Planejamento Estratégico e Alianças da Azul.

As novas rotas são feitas em aeronaves modelo Cessna Grand Caravan, para 9 passageiros. O voo diário entre Campinas, principal hub de conexão da Azul, e Divinópolis acontece às 7h30, com retorno programado para às 17 horas. Já o voo de Divinópolis para Belo Horizonte vai ser realizado às 9h55, e o trecho inverso acontece diariamente às 15h40. As vendas para os novos destinos estão disponíveis no site da companhia.

“É gratificante para a Infraero, como administradora do Aeroporto de Divinópolis, contribuir para interligar essa importante região a Belo Horizonte e Campinas e a diversos outros destinos por meio de conexão nesses dois aeroportos”, comentou Eduardo Gonzaga, diretor de Operações e Serviços Técnicos.

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) assumiu a gestão do aeroporto regional oficialmente no mês de setembro.

Desde então, vem realizando melhorias, por exemplo, no sistema de balizamento noturno e no sistema de iluminação do pátio de aeronaves.

Também estão em andamento a ampliação das salas de embarque e desembarque do terminal de passageiros, além da construção de áreas para a administração aeroportuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2024

### REGIÃO SUL - PORTO ITAPOÁ BATE RECORDE HISTÓRICO COM 1 MILHÃO DE TEU EM 2024

Terminal de Santa Catarina alcança a marca 67 dias antes e projeta novos avanços com expansão  
Por Cássio Lyra [cassio.lyra@redenenews.com.br](mailto:cassio.lyra@redenenews.com.br)



**Outubro de 2024 marcou o melhor mês da história do Porto Itapoá, que movimentou 122.724 TEU, superando junho de 2024, quando houve a movimentação de 105.416 TEU**

O Porto Itapoá, terminal privado de contêineres localizado no litoral Norte de Santa Catarina, atingiu mais um importante recorde na movimentação de cargas. O terminal atingiu a marca de 1 milhão de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados nos primeiros dez meses de 2024.

Segundo a Autoridade Portuária, a marca anterior de 1 milhão de TEUs foi obtida após 12 meses de operação, ou seja, o número foi alcançado com 67 dias de antecedência.

Outubro de 2024 também marcou o melhor mês da história do terminal, que movimentou 122.724 TEUs, superando o recorde de junho de 2024, quando houve a movimentação de 105.416 de TEUs.

Outro importante número registrado em outubro foi referente aos navios atracados. Foram 60 embarcações, maior número da história do terminal, superando o mês de setembro, quando 55 navios atracaram.

O mês também teve recorde histórico de Importação DRY, com 53.909 TEUs movimentados; recorde histórico de transbordo, com 18.414 TEUs; recorde histórico de transações de gate, com 94.032 TEUs; recorde de Crossdocking, Importação e Exportação, 2.223 TEUs.

“Este resultado é fruto dos constantes investimentos que temos realizado para aprimorar cada vez mais nossas operações. Além disso, somos o terminal que conta com o maior número de portêineres de Santa Catarina, com sete equipamentos robustos e tecnologicamente avançados, e o maior pátio de armazenamento”, comentou Sergni Pessoa Rosa Jr, diretor de Operações, Tecnologia e Meio Ambiente do Porto Itapoá.

Um dos motivos para os resultados positivos obtidos especialmente no mês de outubro se deve a conclusão da Fase 3 de expansão do terminal realizado no primeiro semestre do ano. O projeto permitiu ao terminal a ampliação do pátio com uma capacidade de 455 mil metros quadrados, sendo o maior de Santa Catarina e um dos maiores do Brasil. Essa infraestrutura permite armazenar 31 mil TEUs e movimentar 1,8 milhão de TEUs por ano.

Somado a isso, a chamada Fase 4 de expansão já está em andamento pela companhia. A ampliação incluirá 120 mil metros quadrados adicionais ao pátio e novas aquisições de equipamentos de alta tecnologia, que prometem elevar ainda mais a eficiência e a sustentabilidade do terminal.

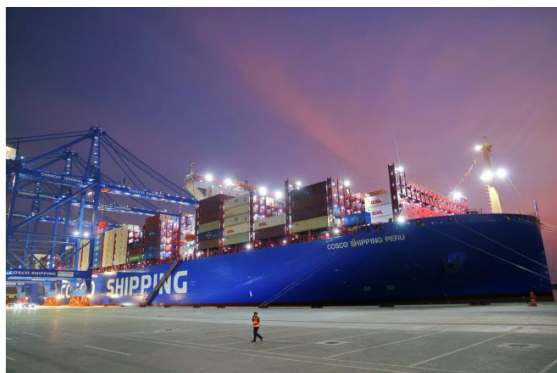
“Essa expansão reforça nosso compromisso com a eficiência e a capacidade logística, consolidando o Porto Itapoá como um verdadeiro gigante no setor portuário”, destacou o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 18/11/2024

### INTERNACIONAL - COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO CHINÊS, MEGAPORTO DE CHANCAY É INAUGURADO NO PERU



Primeira fase do complexo portuário contou com presença do presidente da China, Xi Jinping  
Por CÁSSIO LYRA [cassio.lyra@redenenews.com.br](mailto:cassio.lyra@redenenews.com.br)



*Localizado no município de Chancay, a cerca de 70 quilômetros da capital Lima, o novo complexo portuário tem investimentos totais estimados em pouco mais de US\$ 3,4 bilhões (Foto: Divulgação/Governo do Peru)*

Em evento que reuniu os governos do Peru e da China, foi inaugurado na última quinta-feira, 14 de novembro, o megaporto de Chancay, terminal privado de contêineres liderado pela companhia estatal chinesa Cosco Shipping Company. A solenidade de inauguração da primeira fase do complexo portuário teve participação do presidente da China, Xi Jinping, e da presidente do Peru, Dina

Boluarte.

Localizado no município de Chancay, a cerca de 70 quilômetros da capital Lima, o porto tem investimentos totais estimados em pouco mais de US\$ 3,4 bilhões (aproximadamente R\$ 19,7 bilhões).

Segundo informações da Cosco, a infraestrutura do terminal deverá contar com um total de 15 embarcadouros, armazéns modernos, serviços logísticos, escritórios, além de um túnel com 2 quilômetros de comprimento que será utilizado para o transporte de cargas.

Segundo o governo peruano, a primeira fase do complexo, inaugurada na semana passada, contou com investimentos de mais de US\$ 1,4 bilhão (cerca de R\$ 8,1 bilhão). Tratam-se de quatro cais, 27 guindastes especializados e 40 veículos autônomos. Com profundidade de 17,8 metros, possui capacidade para receber os maiores navios do mundo em sua carga total.

“Chancay será esse começo para que possamos fazer a viagem ao mundo asiático e uni-los. São dois mundos imensos. A sua importância é inegável. Não só conectará nossos produtos de forma mais eficiente com os mercados asiáticos, mas também aumentará a competitividade do Peru, gerando mais empregos e impulsionando a economia”, comentou a presidente peruana, Dina Boluarte.

O megaporto de Chancay representa o maior investimento da China na América Latina, que vem olhando atentamente o mercado de infraestrutura da América do Sul, principalmente visando os serviços de exportações.

“A conclusão do porto permitirá que o Peru estabeleça uma rede de conectividade multidimensional, diversificada e eficiente, abrangendo da costa ao interior, do Peru à América Latina e mais adiante ao Caribe”, declarou Xi Jinping, durante seu discurso na solenidade.

Com uma localização bastante estratégica no Oceano Pacífico, o terminal servirá como uma linha direta de transbordo do continente sul-americano com a Ásia, facilitando rotas comerciais e incentivando o comércio internacional. Entre as mercadorias que deverão ser transportadas destaca-se os minérios e a produção agrícola, como a soja.

A comunidade portuária mundial estima que o megaporto de Chancay terá um papel importante no quesito redução de tempo de viagem do transporte de mercadorias. Somado a isso, há também expectativa na redução de custos de frete, o que tornaria o complexo marítimo bastante atrativo para operadores logísticos.

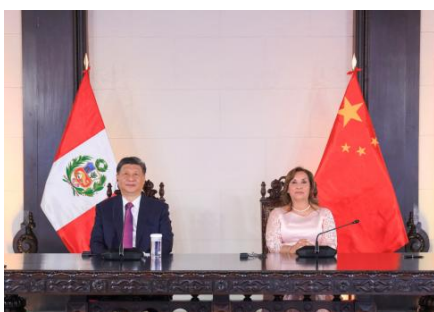
O governo peruano divulgou que o novo terminal deverá gerar cerca de 7,5 mil empregos diretos e indiretos.

“A inauguração do Porto de Chancay marca um marco na infraestrutura portuária do nosso país e simboliza a força da cooperação internacional no desenvolvimento econômico. representa um passo gigantesco para a modernização da nossa infraestrutura logística e para o fortalecimento da nossa posição como centro comercial na região do Pacífico Sul”, disse o ministro dos Transportes e Comunicações do Peru, Raúl Perez Reyes.

### Brasil

O governo brasileiro observa atentamente os investimentos chinês na América do Sul. Com o Porto de Chancay, estados da região Norte se animam com a possibilidade de uma ligação com o Pacífico e também com um dos comércios mais aquecidos do planeta, na Ásia, liderados pela China.

Em março, uma comitiva do Governo Federal, liderada pela ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, visitou as obras do porto de Chancay e se reuniu com autoridades da logística peruana.



**A solenidade de inauguração da primeira fase do complexo portuário de Chancay teve a participação do presidente da China, Xi Jinping, e da presidente do Peru, Dina Boluarte**

Segundo a ministra, Chancay se encaixa dentro do Quadrante Rondon, uma das rotas sul-americana previstas pelo Governo Federal, que também faz ligação com a Bolívia. Existe a possibilidade que ele também seja beneficiado pela rota multimodal entre Manaus e o Equador, que pode ser conectada ao Peru.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2024

## BRASIL EXPORT - TV BE NEWS INICIA TRANSMISSÃO DE PAINÉIS DA MISSÃO INTERNACIONAL

Programação reuniu autoridades públicas e do setor privado a bordo do MSC Fantasia pelo Mar Mediterrâneo

Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



**O navio MSC Fantasia, que abrigou os painéis da missão internacional do Brasil Export, fez um cruzeiro pelo Mediterrâneo, passando por cidades da Itália, Tunísia, Espanha e França (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)**

A partir desta segunda-feira, 18 de novembro, a TV BE News começa a transmitir os painéis de debate do Fórum Internacional Brasil Export, realizado no início deste mês a bordo do navio MSC Fantasia durante viagem de cruzeiro pelo Mar Mediterrâneo.

Os painéis se cercaram do tema integração, investimentos e desenvolvimento de novos negócios em infraestrutura. Os debates reuniram empresários do setor privado, representantes de associações do setor portuário e de logística, legisladores e autoridades públicas.

Os debates serão transmitidos na íntegra pela TV BE News em seu canal no YouTube ([https://www.youtube.com/@tv\\_benews](https://www.youtube.com/@tv_benews)).

A comitiva da missão internacional realizou visitas técnicas a empreendimentos de Gênova, Nápoles e Palermo, na Itália; Barcelona, na Espanha; e Marselha, na França. Também fez escala no Porto de La Goulette, em Túnis, na Tunísia.

O primeiro painel abordou as políticas públicas para o protagonismo do complexo marítimo de Santos-Guarujá, no litoral de São Paulo, que abriga o Porto de Santos, no comércio internacional.

O segundo teve como tema principal o papel do Poder Legislativo para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes no Brasil.

A programação também contou com um debate referente aos investimentos e soluções de inovação adotados por importantes terminais portuários dos segmentos de granéis, veículos, celulose e de passageiros no país.

O quarto painel discutiu as soluções normativas jurídicas e operacionais para ganhos de eficiência na logística das regiões Norte e Nordeste. Depois disso, uma discussão referente às ações voltadas para segurança e transição energética na navegação marítima.

Por fim, houve o primeiro debate público sobre o novo marco legal e regulatório no sistema portuário brasileiro. A apresentação foi feita pelo relator da Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) da Câmara dos Deputados, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho Celso Peel.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 18/11/2024*

## BRASIL EXPORT - ROCKTREE PROPÕE SOLUÇÕES FLUTUANTES PARA EXPANDIR LOGÍSTICA NO BRASIL

Para diretor comercial da empresa, plataformas de transbordo e barcaças são alternativas para otimizar exportação e reduzir impacto ambiental

*Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)*



*Para Pietro Menada, da Rocktree, plataformas de transbordo são uma solução viável para problemas de infraestrutura portuária, como a falta de berços em portos de grande calado (Foto: Reprodução/BE News)*

O diretor comercial da Rocktree nas Américas, Pietro Valenzano Menada, enxerga um grande potencial nas soluções logísticas da empresa para o mercado brasileiro. Durante a missão internacional do Brasil Export, que passou por cidades portuárias do Mediterrâneo de 3 a 11 deste mês, ele detalhou como a plataforma de transbordo e a maior utilização de barcaças poderiam beneficiar o

Brasil, especialmente no transporte de granéis sólidos.

Na primeira parada da missão, em Gênova, na Itália, o executivo e outros representantes da Rocktree se reuniram com empresários brasileiros que fazem parte da comitiva do Brasil Export. Segundo ele, a empresa oferece uma plataforma de transbordo voltada para o setor de granéis sólidos, o que pode otimizar o uso da extensa costa e vias fluviais do país.

“Essas plataformas, que podem ser fluviais ou oceânicas, permitem desenvolver a cabotagem, acelerando o tempo de exportação e reduzindo o impacto ambiental, já que o uso de navios maiores e mais rápidos minimiza a espera nos portos”, explicou.

Para Menada, as plataformas de transbordo são também uma solução viável para problemas como a falta de berços em portos de grande calado, além dos desafios de construção de novas infraestruturas terrestres.

“Apesar de também enfrentarmos questões de licenciamento ambiental com plataformas flutuantes, o impacto é bem menor do que o causado por portos terrestres, que demandam dragagem e outras modificações da costa”, afirmou.

Ao abordar os fatores necessários para desenvolver essas operações logísticas no Brasil, o diretor comercial apontou a importância de uma frota aumentada de barcas e da participação de empresas brasileiras de navegação. Ele ressaltou que a expansão das soluções flutuantes, como as plataformas da Rocktree, pode impulsionar tanto a exportação de grãos sólidos quanto a cabotagem no país.

Pietro Menada também mencionou que operações similares, conhecidas como ship-to-ship, já são empregadas no Brasil para grãos líquidos, gás e petróleo, mas ainda não para grãos sólidos. Ele acredita que a expansão para esse setor poderia transformar o cenário logístico brasileiro.

### Missão

A missão internacional do Brasil Export fez um cruzeiro pelo Mar Mediterrâneo a bordo do navio MSC Fantasia. A comitiva visitou instalações portuárias das cidades de Gênova, Nápoles e Palermo, na Itália; Barcelona, na Espanha; e Marselha, na França, além de fazer uma escala em Túnis, capital da Tunísia, no norte da África.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 18/11/2024

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - DE 6 X 1 PARA 4 X 3, PARECE UMA TABUADA,



### HUDSON CARVALHO

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

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br) | [elaboreonline@gmail.com](mailto:elaboreonline@gmail.com)

## NÃO? MAS ESSA “JORNADA” VAI MUITO ALÉM

“No sétimo dia, Deus já havia concluído a obra que realizara, e nesse dia descansou”

Gênesis 2:2

Ao fazer esse texto, quebro duas regras que adoto ao trazer semanalmente assuntos para nossa reflexão. Primeiro, fazer referência a texto religioso. Aqui o faço apenas pois foi o pensamento que me ocorreu quando ouvi falar desse tema pela primeira vez. A segunda é trazer um tema do momento, que se esgota ou se modifica após a fase crítica das discussões. Prefiro temas os quais, independentemente do tempo ou lugar, afetam a todos nós. Para provocar o pensamento crítico.

Mas essa proposta de emenda constitucional (PEC), que altera o Inciso XIII do Artigo 7 da Constituição Federal de 1988, tem tal impacto que não pode deixar de ser vista neste exato momento.

Vamos lá. Antes de mais nada, é preciso dizer que os números 6 X 1 (seis dias de trabalho e um de descanso) ou 4 X 3 (quatro dias de trabalho e três de descanso) funcionam bem para fazer o “marketing” do assunto, mas não são precisos. O que existe de fato é que a jornada de trabalho legalmente permitida hoje, no País, é a de 44h semanais.

Também é concreto que existe o DSR – Descanso Semanal Remunerado, que é assim definido na Legislação: “Todo empregado tem direito ao repouso semanal remunerado de vinte e quatro horas consecutivas, preferencialmente aos domingos e ...”.

Na prática, a PEC pretende reduzir a jornada semanal de trabalho para 36 horas, quando propõe que a Constituição seja reescrita assim: “duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e trinta e seis horas semanais, com jornada de trabalho de quatro dias por semana, ...”





Intui-se, pelo texto, que estaríamos falando de uma jornada diária de 9 horas de trabalho, se houver “a compensação de horários e a redução de jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;” ou (como oito vezes quatro são 32) que faltariam 4 horas a serem feitas num quinto dia. Aritmeticamente são as duas formas de fechar uma jornada de 36h.

A matemática parece tornar simples uma questão complexa.

Quem lida com o mundo do trabalho sabe que há um número muito maior de escalas de trabalho, como a 12 x 36, como fazem muitos profissionais de saúde e policiais, por exemplo, e os turnos ininterruptos de revezamento (de 8 horas cada, usuais nas indústrias, ou de 6 horas, como fazemos em nossos portos).

É um enorme desafio tentar acomodar múltiplas realidades, dos diversos tipos de negócios e regionalidades que existem, num único formato. Alguns dirão: “Essa mudança é para ser aplicada apenas onde é possível. Os demais permanecem como estão.”. Não funciona assim. Ou alguém tem dúvida de que esses “demais” também pleitearão reduções proporcionais, adequadas a suas realidades?

Se a determinados setores da economia e representações de trabalhadores, eles sentem que há espaço, dentro de suas realidades, para redução na jornada, porque não negociarem caso a caso, ao invés de alterarmos a Constituição?

Tivemos um grande avanço na Reforma Trabalhista de 2017, que foi a prevalência do Negociado sobre o Legislado. Será uma pena e uma enorme perda se voltarmos atrás nesse ponto.

Outro aspecto que temos que considerar é o custo dessa redução. Quem paga? Se tomarmos como base apenas a diminuição de jornada proposta, de 44 para 36 horas semanais, falaremos de um número quase 19% menor em termos de horas trabalhadas. Em outras palavras: uma pequena empresa, com, digamos, cinco empregados, teria – na prática – uma pessoa a menos trabalhando. Precisaria adicionar mais uma pessoa e seu respectivo custo. O problema é que quase 98% das empresas brasileiras são micro, pequenas ou médias, a maioria delas operando no limite de seus custos.

Considerando que muitas dessas mesmas empresas estão no setor de serviços, vejo que migrariam para um modelo virtual de operações, reduzindo lojas e espaços físicos, ou, muito pior, retornariam à informalidade de onde recentemente saíram após a criação das MEI's e do Simples Nacional. A consequência, tenho certeza de que você já visualizou: redução no número de postos de trabalho.

Dois parágrafos atrás, disse que a empresa que quisesse manter seu nível de produção, precisaria de mais gente para compensar a redução de jornada. Eu ouvi você dizer: “Não dá para manter o nível de trabalho com a mesma quantidade de pessoal?”. Daria, mas a questão não seria mais de produção, seria de produtividade, de fazer mais com menos. E aí vem outro desafio desse modelo que a PEC pretende implantar: a baixa produtividade do trabalhador brasileiro. Cito dados do professor José Pastore, presidente do Conselho do Emprego e Relações do Trabalho da Fecomércio/SP: “O trabalhador brasileiro leva uma hora para fazer o mesmo produto ou serviço que um norte-americano consegue realizar em 15 minutos e um alemão ou coreano em 20 minutos”.

E completa: “Em termos de riqueza, o Brasil produz em uma hora o equivalente a US\$ 16,75, valor que corresponde apenas a 25% do que é produzido nos EUA (US\$ 67). Comparado a outros países, como Noruega (US\$ 75), Luxemburgo (US\$ 73) e Suíça (US\$ 70), o desempenho do País é ainda pior”.

São tristes e difíceis afirmações, mas temos que encará-las. Não quero acreditar que nossa produtividade seja baixa por questões de (mau) comportamento, porque sei que o que realmente falta é educação de base para enfrentar as realidades do mundo do trabalho, qualificação

profissional para o melhor desempenho e atualização frequente e constante nas técnicas e processos de trabalho.

Essas questões estruturantes, porém, não se resolvem do dia para a noite. Veja o que era o PIB da Coreia do Sul, comparado com o do Brasil, na década de 1950 e o que é hoje. Éramos mais ricos e hoje somos mais pobres como Nação.

Sendo muito cru em minha análise, não vejo um país gerando mais riqueza com menos trabalho. Por hora, vejo mais valor na discussão, na exposição clara e franca de ideias do que no mérito do tema em si.

Gostaria de ver a energia que estamos gastando na discussão dessa PEC aplicada à questões que nos tornassem, de verdade, um país e uma sociedade melhores. Mas se ela porventura seguir, que seja por uma das justificativas que fazem sentido na proposta: “quem trabalha vai ter mais tempo (...), para os estudos, (...), vão aproveitar melhor o tempo”.

Atenção aos próximos capítulos.

**ANTES DE MAIS NADA, É PRECISO DIZER QUE OS NÚMEROS 6 X 1 (SEIS DIAS DE TRABALHO E UM DE DESCANSO) OU 4 X 3 (QUATRO DIAS DE TRABALHO E TRÊS DE DESCANSO) FUNCIONAM BEM PARA FAZER O “MARKETING” DO ASSUNTO, MAS NÃO SÃO PRECISOS. O QUE EXISTE DE FATO É QUE A JORNADA DE TRABALHO LEGALMENTE PERMITIDA HOJE, NO PAÍS, É A DE 44H SEMANAIS.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 18/11/2024

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A DESINFORMAÇÃO E A ZONA FRANCA DE



MANAUS

### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)



Inexiste pensamento ou informação isenta. Toda informação possui em si algum propósito. Por outro lado, as desinformações são intencionais e visam enganar ou dissuadir outras pessoas, atendendo ao interesse de quem as produziu, tipicamente com algumas partes válidas. No Congresso, na imprensa e nos governos, formadores de opinião falam contra os benefícios tributários. As alegações olham apenas os custos ou “custos” sem comparação com os efeitos ou benefícios. É muito frequente isso no País: pessoas que recebem benefícios diversos falarem contra outros beneficiados, porque gostariam de ter para si aquelas vantagens ou em razão de não se perceberem como beneficiados. Há uma alegação de igualdade e não uma busca de equidade ou de eficiência no gasto.



Como exemplo, há uma impressão generalizada que se paga pouco tributo no Amazonas, onde até a Receita Federal classifica o incentivo fiscal como “gasto”. Esta afirmação é exaustivamente repetida. Todavia, na composição do PIB, o peso dos tributos sobre a produção do Amazonas é 18,2%. Na Região Norte como um todo, este número é de 12,1%, mesmo incluindo o Amazonas. Isso implica que se paga mais 50% do que nos demais estados da região. No restante do Brasil, os tributos sobre produção correspondem à 15,5% do total do PIB. Por qual razão o debate não é realizado desta forma? Nunca percebemos, nas discussões sobre desigualdades regionais, elementos vinculados com PIB, território ou população. As proporcionalidades não são consideradas e as reduções das desigualdades também não.

A estratégia de desmonte de políticas públicas atende a interesses inconfessáveis. Toda vez que observamos ataques, precisamos ficar mais atentos. Qual a razão do ataque? Por que normalmente os mais pobres, menores e mais vulneráveis são os mais atacados? A luta de classes se inverteu: há interesses inconfessáveis de ricos contra pobres e isso não pode ser escancarado. Assim, há apenas a crítica pela crítica. Manuel Castells, em seu livro “Ruptura”, lançado em 2017, discute a “política do medo”, onde o caos impera pela ausência de serenidade do debate. Acende-se um alerta para uma eterna crise, deslegitimando as instituições de Estado e as políticas públicas, sem avaliações – apenas com críticas.

A falta de esperança faz nascer o ódio entre regiões, entre todos, de tal forma que a solidariedade vai se perdendo. Por exemplo, a economia amazonense é fonte de 24,1% dos salários pagos na Região Norte, e quase 20% do excedente operacional. Em outras palavras, a Zona Franca de Manaus (ZFM) constitui, no Amazonas, fonte de atratividade e apropriação de renda tanto para os trabalhadores quanto para os investidores. Sendo assim, todos que não fazem parte deste cenário positivo vão falar mal, ao invés de defender a redução da desigualdade regional prevista na Constituição Federal. Se todos se sentem sofredores, por qual razão um Estado poderia ter vantagem? Quando não temos clareza sobre quem é rico, vemos ricos atacando outras unidades federativas mais pobres ou abastados que criticam programas sociais.

A solução para a questão é que as discussões que envolvem correções de desigualdades regionais e outras políticas com este propósito tenham a clareza de comparar os efeitos gerados. A comparação entre Estados em múltiplas dimensões deve ser uma prática, para buscar a eficiência tributária. Precisamos ir além dos primeiros números e buscar relações nas contas nacionais do PIB, construindo modelos e métodos que levem a uma redução das desigualdades, ao invés de um ataque contra as políticas que conseguiram algum sucesso, para que não chamemos o sucesso de fracasso. Neste momento de regulamentação da reforma tributária, precisaremos ficar mais atentos sobre quem serão os beneficiados e os prejudicados. Os dados aqui postos poderiam passar a nortear as conversas sobre políticas industriais e tributárias, ao invés de seguirmos a conceder benefícios com baixa eficiência ou propósitos retrógrados de destruir o que funciona.

**HÁ UMA IMPRESSÃO GENERALIZADA QUE SE PAGA POUCO TRIBUTO NO AMAZONAS, ONDE ATÉ A RECEITA FEDERAL CLASSIFICA O INCENTIVO FISCAL COMO “GASTO”. ESTA AFIRMAÇÃO É EXAUSTIVAMENTE REPETIDA. TODAVIA, NA COMPOSIÇÃO DO PIB, O PESO DOS TRIBUTOS SOBRE A PRODUÇÃO DO AMAZONAS É 18,2%. NA REGIÃO NORTE COMO UM TODO, ESTE NÚMERO É DE 12,1%, MESMO INCLUINDO O AMAZONAS**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2024



**JORNAL O GLOBO – RJ**

**BRASIL E ARGENTINA FORMALIZAM ACORDO PARA IMPORTAÇÃO DE GÁS DE VACA MUERTA. SILVEIRA FALA EM EXPANSÃO DE GASODUTOS**

Compromisso foi assinado entre os ministros da Economia argentino e de Minas e Energia brasileiro em encontro paralelo às reuniões da cúpula do G20

*Por Rafaela Gama e Vinicius Neder — Rio de Janeiro*



**Ministro da Economia da Argentina, Luis Caputo (à esquerda), e ministro de Minas e Energia do Brasil, Alexandre Silveira (à direita) assinam acordo de fornecimento de gás argentino para o Brasil — Foto: Divulgação**

O Brasil e a Argentina firmaram na tarde desta segunda-feira o compromisso para ampliação das importações de gás advindas da região de Vaca Muerta, conforme revelou o GLOBO. O acordo foi assinado pelo ministro brasileiro Alexandre Silveira, de Minas e Energia, e Luis Caputo, ministro da Economia do país vizinho.

Para a assinatura do documento, eles se reuniram no Museu de Arte Moderna (MAM), paralelamente ao primeiro encontro dos chefes de Estado do G20.

De acordo com fontes ouvidas pelo GLOBO, durante a reunião, Caputo reconheceu a importância da parceria econômica entre os dois países. Já Silveira destacou que o acordo é fundamental para evitar monopólios no gás e para diminuir o preço da matéria prima para impulsionar a indústria brasileira.

### **Gasbol**

Após a assinatura, em conversa com jornalistas, Silveira afirmou que o acordo para a ampliação da importação de gás natural da Argentina permitirá uma ampliação de oferta no Brasil de 3 milhões de metros cúbicos por dia até o fim deste ano.

Essa ampliação inicial será possível usando a infraestrutura de gasodutos já existente, explicou o ministro brasileiro. A principal adaptação necessária seria a “reversão” do Gasbol, o gasoduto entre Bolívia e Brasil.

A expectativa, no longo prazo, é por uma ampliação de 30 milhões de metros cúbicos por dia. Para isso, no entanto, será preciso ampliar a rede de gasodutos ligando os dois países. Silveira demonstrou otimismo em relação aos investimentos saírem do papel, mas evitou comentar valores necessários para construir a infraestrutura.

– É inevitável que haja viabilidade, é imprescindível que ela aconteça, porque há uma necessidade do Brasil de ampliar a produção de gás – afirmou o ministro, ressaltando que “a viabilidade está no Brasil”. – Nós somos os demandantes. A viabilidade econômica pode ser nossa. Todos sabemos a situação em que a Argentina se encontra. No caso, estamos discutindo um gasoduto de transporte, que é viabilizado pelo demandante. Como temos muita demanda, o Brasil vai viabilizar, é necessário que viabilize os investimentos.

### **Entenda os pontos previstos no acordo**

O objetivo é abrir rotas alternativas para trazer ao país o gás argentino de Vaca Muerta, megacampo hoje subaproveitado na Argentina.

A expectativa do governo brasileiro é que, já no início do ano que vem, o acordo viabilize a importação de 2 milhões de metros cúbicos por dia de gás argentino. Mas esse montante crescerá para 10 milhões de m<sup>3</sup>/dia nos próximos três anos e, até 2030, chegará a 30 milhões de m<sup>3</sup>/dia.

O mercado brasileiro consome atualmente de 70 milhões a 100 milhões de metros cúbicos por dia.

— Nós queremos aumentar a oferta de gás no Brasil e conseqüentemente diminuir o preço. Isso porque, nós precisamos, além de tratar o gás como uma energia de transição, aumentar o volume



para diminuir o preço e reindustrializar o Brasil — disse Silveira ao GLOBO na véspera da assinatura do acordo.

Fonte: *O Globo - RJ*  
Data: 18/11/2024

## PIORA NAS PREVISÕES DE INFLAÇÃO NÃO É CULPA DE 'MALVADOS DA FARIA LIMA', DIZ CAMPOS NETO

Empresários teriam percepção pior que o setor financeiro sobre a alta de preços, afirma presidente do BC

Por *Juliana Causin* — São Paulo



*Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central — Foto: Divulgação / Paulo Bareta / XP*

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta segunda-feira que a piora nas previsões de inflação — ou, como se diz no mercado, a desancoragem do índice — não é resultado de má-vontade da Faria Lima. Segundo ele, a percepção por parte de empresários e do setor privado é ainda pior do que as do mercado financeiro.

Campos Neto afirmou que as medições feitas pelo Banco Central apontam que os agentes econômicos apresentam expectativas mais deterioradas sobre inflação do que àquelas dos agentes financeiros. A medição tem sido feita pelo BC a partir da pesquisa Firmus.

— Antes que a gente tenha que escutar que na verdade são os malvados da Faria Lima tentando fazer uma expectativa de inflação maior, (quando) a gente olha as expectativas do Firmus (pesquisa do BC com empresários), com o mundo real, com empresários, com varejo, curiosamente vimos que eles são mais pessimistas que os agentes financeiros — avaliou ele.

Em evento em São Paulo Consulting House, Campos Neto ressaltou que a percepção pior por “parte do mundo real” acontece em outros países. Os agentes financeiros ouvidos pelo BC estimam que o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) termine o próximo ano em 4,12%, segundo o Boletim Focus. A meta para 2025 é de 3%, com banda de 1,5 ponto percentual.

Campos Neto também voltou a apontar que as taxas de juros mais longas estão em alta em razão da percepção de mercado financeiro e do setor privado de que o governo poderá descumprir o arcabouço fiscal. Ele disse que situação fiscal do país não é um “desastre iminente”, mas expectativas deterioradas dos agentes financeiros e econômicos exige um “choque positivo”.

— Eu não acho que a realidade fiscal do Brasil é um desastre iminente. A gente tem muitos recursos e muita possibilidade de fazer correções de rota. Mas correções de rota têm que ser feitas através da parte de gastos do que das receitas — afirmou Campos Neto que voltou a enfatizar a necessidade de um “choque positivo” nos gastos.

O presidente do BC disse que esse “choque” fiscal precisa ser baseado no corte de gastos, e não em aumento de receitas. Segundo ele, se a proposta do governo envolver aumento de arrecadação, existe o risco de “interdição do debate”:

— Mais recentemente a gente escuta de agentes financeiros que se nesse novo projeto tiver mistura de (proposta de aumento) receita com (corte de) gasto o risco é interditar esse processo que é tão importante — avaliou ele.

De acordo com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, já há acordo com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva para o pacote fiscal, que deve ser anunciado após a Cúpula do G20, que acontece no Rio de Janeiro. A pasta trabalha em um pacote de R\$ 30 bilhões a R\$ 50 bilhões.

O presidente do BC também disse que a ancoragem fiscal está relacionada com a ancoragem monetária.

Campos Neto ressaltou que, no processo de ancorar as expectativas, o tempo é relevante” Ele destacou que enquanto o pacote não é apresentado, os preços pioram, o que interferem em decisões do agentes financeiros e de empresários.

— Não é verdade que quando o preço piora e voltou, tudo volta como era antes. O processo deixa cicatrizes porque decisões financeiras foram tomadas naquele processo.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 18/11/2024*

## PETROBRAS VAI INVESTIR US\$ 111 BILHÕES ENTRE 2025 E 2029 EM NOVO PLANO DE NEGÓCIOS

Montante representa aumento de 8,8% em relação ao plano atual, de US\$ 102 bilhões, para os anos de 2024 a 2028

*Por Bruno Rosa — Rio*



*Edifício sede da Petrobras, no Centro do Rio — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo*

A Petrobras vai investir US\$ 111 bilhões entre os anos de 2025 e 2029 em seu novo plano de negócios, conforme antecipou O GLOBO. O plano, o primeiro feito sob a gestão de Magda Chambriard, foi aprovado pela diretoria no último dia 14 e será avaliado pelo Conselho de Administração no próximo dia 21 de novembro.

Trata-se de um aumento de 8,8% em relação ao plano atual, de US\$ 102 bilhões, para os anos de 2024 a 2028, fruto na gestão de Jean Paul Prates.

Segundo a estatal, dos US\$ 111 bilhões, a área de exploração e produção vai receber recursos de US\$ 77 bilhões. Desse total, US\$ 7,9 bilhões serão destinados para exploração de novas áreas. A companhia pretende destinar recursos para a exploração na Margem Equatorial, embora ainda aguarde um parecer para perfurar o primeiro poço na Bacia da Foz do Amazonas.

Além disso, estão previstos investimentos em sísmica na Bacia de Pelotas, no Rio Grande do Sul, e nas bacias de Campos e Santos, onde pretende alocar mais recursos para a recuperação de campos já em produção.

Em seguida, aparece o segmento de refino, transporte, comercialização, petroquímica e fertilizantes (RTC), com US\$ 20 bilhões.

Durante a divulgação do resultado financeiro do terceiro trimestre, Magda afirmou que a estatal retomará, no novo plano, os investimentos nas unidades de fertilizantes, como a UFN III, em Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul, e a Ansa, no Paraná.

No setor de refino, estão previstas ampliações das unidades. A Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, aumentará sua capacidade de produção de 80 mil barris por dia para 130 mil barris diários em fevereiro do próximo ano, com a conclusão das obras de ampliação da primeira unidade da refinaria.

Em 2026, a capacidade da Rnest será ampliada para 180 mil barris por dia. Além disso, no primeiro semestre de 2025, será concluída a expansão da Replan, em Paulínia.

A estatal também aposta na ampliação da produção de biorrefino, com o diesel coprocessado (com 5% de conteúdo renovável). Um dos principais projetos é a construção de uma nova unidade no antigo Comperj, no Rio.

Na área internacional, a companhia investirá nas recentes descobertas de gás na Colômbia e em um bloco em águas profundas na África do Sul. A produção da estatal para o período é estimada em 3,2 milhões de barris equivalentes de óleo e gás por dia (boed).

A empresa projeta ainda a distribuição de dividendos ordinários com faixa que começa em US\$ 45 bilhões e flexibilidade para pagamentos de dividendos extraordinários de até US\$ 10 bilhões entre 2024 e 2029.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 18/11/2024*

## QUANTO MAIS PERTO, MELHOR: GIGANTES DO E-COMMERCE DOBRAM APOSTA LOGÍSTICA EM SP

Investimento em raio de 30 quilômetros da capital paulista dá salto

*Por Rennan Setti*



*Galpão de distribuição do Mercado Livre — Foto: Jonne Roriz / Bloomberg*

A demanda por entregas super-rápidas leva as gigantes do e-commerce a acelerarem a abertura de galpões logísticos próximos à capital paulista. Em um ano, a área locada por Amazon, B2W, Magalu, Mercado Livre, Shein e Shopee em um raio de 30 quilômetros de São Paulo cresceu 18,5%. O dado refere-se ao terceiro trimestre e consta em um levantamento que será publicado pela

consultoria Binswanger.

No período, essas gigantes do e-commerce alugaram 887,5 mil metros quadrados — o equivalente a mais de cem campos de futebol — em condomínios logísticos na região. Só o Mercado Livre ampliou sua área em 37,1% em um ano. Já a Shopee registrou um aumento de 25,3%.

No raio entre 30 e 60 quilômetros de São Paulo, a expansão foi ainda maior: 21,6%. Nessa faixa, a Shopee foi a mais agressiva, elevando sua ocupação em 156,8%.

A pesquisa da Binswanger confirma que, no e-commerce, a proximidade é imperativa. Na região entre 60 e 90 quilômetros de São Paulo, a área locada caiu 11,2%, por exemplo. Ainda assim, a ofensiva na área mais próxima da capital foi suficiente para que a área ocupada em todo o estado paulista crescesse 19,1% no período.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 18/11/2024*

## SALÁRIO MÍNIMO PODE IR A R\$ 1.521 EM 2025 COM NOVA PREVISÃO DE INFLAÇÃO, MAS GOVERNO AVALIA MUDANÇA EM REGRAS; ENTENDA

Ministério da Fazenda atualizou projeções de PIB e inflação neste ano

*Por Thaís Barcellos e Bernardo Lima — Brasília*

O salário mínimo deve chegar a R\$ 1.521 em 2025, se mantida a regra atual de reajuste. A previsão considera a nova estimativa do governo federal para o INPC, índice de inflacionário usado para atualizar o piso nacional. Atualmente, o mínimo é de R\$ 1.412.

Na apresentação do orçamento do ano que vem, o governo inicialmente previu que o mínimo chegaria a R\$ 1.509 em 2025, mas considerou que o INPC seria de 3,82% até novembro. Hoje, a Secretaria de Política Econômica do Ministério da Fazenda, responsável pelas projeções oficiais, atualizou essa projeção para 4,66%.

O aumento de R\$ 12 em relação ao previsto no Orçamento para o trabalhador deve gerar um impacto nas contas públicas de cerca de R\$ 12 bilhões, nas contas do economista Tiago Sbardelotto, da XP Investimentos, considerando que o piso nacional é referência para o reajuste de diversos benefícios sociais e previdenciários, como a aposentadoria, o seguro-desemprego, o abono salarial e o Benefício de Prestação Continuada (BPC).

No ano passado, o governo de Luiz Inácio Lula da Silva retomou a política de reajustes acima da inflação para o piso nacional, que havia sido encerrada na gestão de Jair Bolsonaro. Ela prevê, anualmente, além da recuperação do poder de compra, um ganho real referente à variação do Produto Interno Bruto (PIB) de dois anos antes. Em 2023, houve crescimento de 2,9%.

Essa regra, contudo, é alvo do pacote de contenção de gastos obrigatórios que vem sendo discutido pelo governo. Uma das medidas em estudo é limitar o crescimento real do mínimo ao mesmo teto do limite de gastos do arcabouço fiscal, de 2,5%. Dessa forma, o ganho real cairia, no ano que vem, para 2,5% — uma redução de 0,4 ponto.

O valor fechado do salário mínimo só é sacramentado em dezembro, quando saem os dados oficiais do IBGE e o presidente da República assina um decreto com o valor.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 18/11/2024*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### 'PIORA DA EXPECTATIVA NA ECONOMIA ESTÁ PRÓXIMA DE VIRAR FATO CONSUMADO', DIZ MENDONÇA DE BARROS

Para o sócio fundador da consultoria MB Associados, inflação em alta no País voltou ao radar e causa surpresa que o governo ainda tenha dúvidas sobre a necessidade de implementar o ajuste fiscal

*Por Alvaro Gribel*



**Entrevista com  
José Roberto Mendonça de Barros - Sócio fundador da consultoria  
MB Associados**

BRASÍLIA – O economista José Roberto Mendonça de Barros está preocupado com os rumos da economia sob o governo Lula. Em entrevista ao Estadão, o sócio-fundador da consultoria MB Associados afirma que a inflação “entrou no radar de novo” e aponta que a piora das expectativas na economia está próxima de virar um “fato consumado”.

Para Mendonça de Barros, causa surpresa que o governo ainda tenha dúvidas sobre a necessidade de implementar um forte ajuste fiscal. “Existe o caminho de buscar o grau de investimento, que está sendo apontado pelo ministro Fernando Haddad, e existe o outro caminho – que já deu errado e não tem como dar certo”, afirma. “Isso deixa a gente estupefato. Eles já deveriam saber para onde ir.”

Ele alerta que a eleição de Donald Trump nos Estados Unidos não será boa para países emergentes como o Brasil – e que isso tornou o cenário externo muito mais desafiador.



A seguir, os principais trechos da entrevista.

### **Que avaliação o sr. faz da atual conjuntura econômica?**

Estou bastante preocupado com o andar da carruagem. E o centro disso, que eu acho que todo mundo concordaria, é a piora das expectativas. O que mais preocupa é que a inflação encostou em 5%. Não é que ela encostou no teto da meta; ela encostou em 5%. Estamos no vértice de transformar a expectativa em fato consumado. Essa é a maior preocupação.

### **Por quê?**

É muito simples. Eu vejo os clientes não financeiros: a primeira puxada do câmbio, ninguém põe no preço do produto, porque avalia como temporária. Mas, à medida que isso vai ficando, o câmbio entra nas tabelas de preços. Eu estou vendo isso acontecer.

### **E o dólar mais alto pressiona a inflação...**

O problema é a inflação – e a inflação derruba a avaliação de qualquer governo. Minha preocupação é que realmente nós estamos chegando ao ponto em que a profecia se autoconfirma. Se tinha alguma dúvida, o resultado da eleição americana e o famoso “Trump trade”, que já vem sendo antecipado muito antes da eleição, mostra que, de fora, vem uma bucha de proporções razoáveis para países como o Brasil. Não tem como achar que daí vem qualquer coisa boa pra nós.

### **Como está vendo a eleição do Trump?**

Não é boa para os Estados Unidos, não é boa para o mundo, e não é boa para o Brasil. Porque os juros vão subir e o dólar vai se valorizar. Mais uma vez o mercado americano funcionará como um aspirador, vai chupar dinheiro e recursos no mundo inteiro. E aí nós voltamos para onde começamos: a inflação. A inflação entrou no radar de novo. Essa é a mensagem mais preocupante, número um.

### **E qual a número dois?**

É a tendência à desaceleração da economia brasileira no ano que vem, que eu acho muito forte. A gente tem um estímulo menor ao crescimento do exterior. Menor preço de commodities. Do exterior, haverá menos estímulo.

### **E, internamente, temos aumento de juros pelo Banco Central...**

A taxa de juros vai seguir o seu curso. A pancada no crédito vai ser enorme, e as pessoas estão subestimando isso. Se você somar o impulso menor que virá do setor externo, a contração que vem do aumento de juros, com taxas inacreditáveis de 6,5%, 7%, reais, mata qualquer coisa. E o impulso fiscal vai desacelerar. Não tem como escapar. Ainda que os economistas em geral tenham errado muito as projeções para o PIB nos últimos três anos, não vejo de onde virá um crescimento forte no ano que vem. Prevemos crescimento de 1,8% no PIB em 2025.

### **O caminho para atenuar isso é o pacote fiscal?**

É a bola da vez mesmo. Não tem escolha, porque, se não tiver isso, não tem chance de melhorar um pouco da expectativa – e aí não cai o câmbio, não cai a questão da inflação, e a gente vai para uma situação muito complicada.

### **Qual o mínimo desse pacote para acalmar o mercado?**

A linha de corte também é um certo consenso, algo em torno de R\$ 40 bilhões a R\$ 50 bilhões. Para acalmar os espíritos, tinha de ser mais do que isso; mas, considerando a política, é impossível imaginar um negócio desse.

### **Se o pacote frustrar, a gente pode ter dólar a R\$ 6 e inflação a 5%?**

Não tenho dúvida nenhuma. Ele já está lá, a rigor, a valor presente. É muito mais perigoso o negócio da inflação do que parece. Nós tínhamos 3,6% de inflação há poucos meses.

### **O PT diz que precisa que o pacote atinja o andar de cima, para conseguir ao menos uma linha de comunicação...**

Eu entendo esse discurso, mas eu acho que, ao falar isso, o partido subestima o fato de que o mercado de trabalho está espetacularmente bom. E o atraso (no anúncio das medidas de corte de gastos) torna o cenário mais perigoso, porque há um mês não tinha eleição americana decidida. O Trump vai entrar com todo o gás. Ele ganhou tudo.

### **O nosso BC superou a crise de confiança?**

Eu acho que ele superou a primeira onda de desconfiança. Mas ainda vai ter um teste, um segundo teste, quando não tiver mais o Roberto Campos. E é claro que depende muito dos nomes que serão indicados para a diretoria. Mas acho que o (Gabriel) Galípolo (que assume a presidência do BC em janeiro) é perceptivo o suficiente para saber que não tem alternativa. Outra coisa que eu acho, que é um pouco subestimada, é que o presidente é parte de uma organização chamada Banco Central – uma máquina muito técnica e competente, com uma estrutura que trabalha em torno de um objetivo.

### **O governo está diante de um cenário binário na economia?**

Exatamente. E, com a vitória do Trump, tudo fica mais difícil. É impressionante como o governo brasileiro ainda tem dúvida. Existe o caminho de buscar o grau de investimento, que está sendo apontado pelo ministro Fernando Haddad, e existe o outro caminho – que já deu errado e não tem como dar certo. Isso deixa a gente estupefato. Eles já deveriam saber para onde ir.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 18/11/2024*

## **PLANO DA PETROBRAS PARA 5 ANOS ACENA A ACIONISTAS COM DIVIDENDOS**

As ações da empresa reagiram bem aos números divulgados, mesmo incompletos e ainda dependendo de aprovação do conselho de administração da empresa

*Por Denise Luna (Broadcast)*

RIO - A prévia do Plano de Investimento da Petrobras para os próximos cinco anos, divulgada nesta segunda-feira, 18, depois que alguns números vazaram no mercado, ressaltou a preocupação da empresa em acalmar acionistas com aceno de mais dividendos.

As ações da empresa reagiram bem aos números divulgados, mesmo incompletos e ainda dependendo de aprovação do conselho de administração da empresa. Mas a falta de um número para os projetos de energia renovável chamou a atenção.

Após o anúncio, as ações da Petrobras (PETR3;PETR4) operam em alta significativa na b3, a Bolsa brasileira: enquanto os papéis ordinários (PETR3) avançam 2,15%, os preferenciais (PETR4) sobem 1,80%, também em linha com a alta do petróleo.

Na visão de analistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast, a prévia do plano mostrou que poucas mudanças serão feitas no período em relação ao plano anterior. Uma cifra em linha com o plano anterior já era esperada,



“Nada muito fora do esperado e um maior espaço para dividendos”, resumiu Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos.

*O valor de US\$ 111 bilhões previsto no plano 2025-2029 fica em linha com os US\$ 102 bilhões da gestão de Jean Paul Prates, assim como a destinação da maior parte dos recursos (cerca de 70%) para a área de Exploração e Produção Foto: Marcos de Paula/Agência Estado*

Em entrevista recente, a diretora de Engenharia, Tecnologia e Inovação, Renata Baruzzi, já havia antecipado que o plano não deveria mudar muito em relação ao anterior.



O valor de US\$ 111 bilhões fica em linha com os US\$ 102 bilhões da gestão de Jean Paul Prates, assim como a destinação da maior parte dos recursos — cerca de 70% — para a área de Exploração e Produção. O plano anterior destinava US\$ 73 bilhões para o segmento, ou 71,5% do total, enquanto o novo, com US\$ 77 bilhões, apesar de um valor mais alto, se confirmado pelo Conselho de Administração representa 69,3% do total.

O valor é ainda menor se levada em conta a inflação de equipamentos e serviços na comparação dos dois períodos, disse uma pessoa a par do planejamento. Em 2023, a inflação desse segmento foi de 15%, mas este ano, por conta da alta do dólar, pode ter quase dobrado, avalia.

### **O investimento em energia limpa**

Polêmico desde que foi anunciado, o investimento em energia limpa pela estatal está sendo mais demorado do que inicialmente planejado, o que foi explicado pelo chefe da pasta, o diretor de Sustentabilidade e Transição Energética, Maurício Tolmasquim, em entrevista recente, como reflexo do aumento dos preços no mercado para projetos greenfield, o que poderia levar a empresa a buscar ativos já prontos, e sempre em parceria.

Por este motivo, Arbetman vê espaço para que o investimento em energias renováveis até cresça nominalmente em relação ao plano anterior, mas nada muito expressivo se comparado ao refino, por exemplo, que obteve mais US\$ 3 bilhões nessa comparação, chegando a US\$ 20 bilhões. “É uma expectativa de crescimento contida”, explicou.

No plano anterior, as energias renováveis receberam indicação de US\$ 5,5 bilhões, incluindo geração fotovoltaica e eólica, hidrogênio, captura de carbono (CCUS) e venture capital. A tendência é de que os recursos reservados para essa área subam gradualmente, na avaliação de analistas, já que os projetos mais pesados seriam as eólicas offshore, que a Petrobras avalia construir no futuro, se limitando atualmente a fazer testes de medição de ventos.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 18/11/2024**

## **ESCALA 6X1: DEBATE VAI NO SENTIDO CONTRÁRIO A AVANÇOS NO MERCADO DE TRABALHO, DIZ CAMPOS NETO**

O presidente do Banco Central afirma que o bom momento do emprego no País se deve à reforma trabalhista realizada no governo de Michel Temer

**Por Francisco Carlos de Assis (Broadcast) e Daniel Tozzi Mendes (Broadcast)**

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, voltou nesta segunda-feira, 18, a manifestar preocupação com um eventual avanço do debate que toma como base a proposta de emenda à Constituição que estabelece o fim da jornada de trabalho de 6 dias e trabalho por um de descanso, a chamada escala 6x1. De acordo com o banqueiro central, a proposta caminha na mão contrária dos avanços conquistados na esteira da reforma trabalhista — realizada no governo de Michel Temer (2016-2018). Ele participou até o início da tarde desta segunda-feira de evento realizado pela Consulting House em São Paulo.

A propósito, segundo Campos Neto, o bom momento pelo qual passa o mercado de trabalho se deve às reformas feitas no Brasil. Atualmente o País conta com uma das menores taxas de desemprego de sua história.

“O bom momento do mercado de trabalho se deve às reformas feitas no Brasil”, disse o presidente do BC.

O debate sobre a redução da jornada de trabalho no País ganhou força nos últimos dias porque a deputada federal Erika Hilton (PSOL-SP) já conseguiu o número de assinaturas de seus pares necessário (171) para que sua proposta de emenda à Constituição para a redução da jornada de 6 dias de trabalho por um de descanso possa ser aceita pela Câmara.



**Campos Neto comentou sobre expectativas da economia Foto: Alex Silva / Estadão**

Pela proposta da parlamentar do PSOL, a jornada de trabalho, caso aprovada a sua alteração, passaria ser de quatro dias de trabalho por três de descanso, ou seja 4x3.

Ao comentar as expectativas em torno de crescimento e inflação, Campos Neto disse que os elevados preços dos insumos têm levado os agentes da economia real se revelarem mais pessimistas do que os agentes do

mercado financeiro.

### Os efeitos do cenário global

No mesmo evento em São Paulo, o presidente do BC afirmou que os bancos centrais ao redor do mundo têm se debruçado sobre a discussão a respeito do que aconteceria com a política monetária se a economia mundial começasse a contrair daqui para a frente.

Campos Neto contextualizou que, em momentos em que há certo esfriamento da atividade, os governos costumam agir com expansão fiscal.

O momento atual, contudo, não é dos mais propícios para isso, na avaliação de Campos Neto, entre outras coisas, porque o nível da dívida dos países já está muito alto.

“Fato é que isso significa que alguns bancos centrais estão pensando qual será nossa ‘caixa de ferramentas’ daqui para frente. Será que nós vamos poder usar as mesmas ferramentas que fizemos no passado?”, questionou o chefe do BC brasileiro. “Existe hoje um questionamento que talvez tenha menos grau de liberdade para frente”, complementou.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 18/11/2024**

## GOVERNO É DERROTADO EM PROPOSTAS PARA ENCAIXAR EMENDAS NO CORTE DE GASTOS E CUMPRIR ARCABOUÇO

Medidas ajudariam governo a cumprir limite de despesas e piso constitucional da saúde e eram defendidas pelo Executivo como complementação ao pacote de ajuste fiscal

**Por Daniel Weterman**

BRASÍLIA – O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi derrotado na votação de duas propostas que ajudariam a cumprir o arcabouço fiscal e encaixariam as emendas parlamentares no pacote de corte de gastos. A derrota ocorreu na semana em que Lula pretende finalmente anunciar as medidas de ajuste fiscal.

O Executivo contava com a aprovação das propostas como complementação ao pacote. Os dispositivos entraram no texto do projeto de lei apresentado para destravar o pagamento das emendas, suspensas pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

As duas medidas foram rejeitadas na conclusão da votação pelos senadores do projeto que muda as regras das emendas parlamentares. O texto principal foi aprovado na semana passada, mas nesta segunda-feira foram analisados os destaques (sugestões de mudanças ao texto-base). O texto agora retorna à Câmara dos Deputados.

Uma das propostas daria poder para o governo cortar emendas para cobrir o crescimento de gastos obrigatórios e ajudar a cumprir o arcabouço fiscal neste e nos próximos anos. A equipe econômica deve anunciar na sexta-feira, 22, o relatório bimestral com o valor de congelamento no Orçamento



necessário para fechar as contas deste ano. Também é esperado para esta semana o anúncio do corte estrutural de gastos.

Outra proposta derrubada carimbava metade das emendas de comissão, herdeiras do orçamento secreto, para a saúde, o que aliviaria o cumprimento do piso constitucional da área em aproximadamente R\$ 6 bilhões.



*O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), durante desfile da Independência, no dia 7 de Setembro, ao lado do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). Foto: Wilton Junior/Estadão*

Em meio às derrotas, o Palácio do Planalto conseguiu emplacar uma proposta no projeto para limitar o crescimento de emendas impositivas (individuais e de bancada) a 2,5% de ganho real (acima da inflação) por ano, o mesmo limite do arcabouço fiscal, e as emendas de comissão (não impositivas) a R\$ 11,5 bilhões, com crescimento apenas pela inflação.

A medida pode reduzir o espaço para gastos em outras áreas. Na avaliação do governo, porém, impõe uma previsibilidade necessária e positiva. Procurado, o Ministério do Planejamento e Orçamento não comentou.

### **Governo quer cortar emendas para cumprir arcabouço fiscal; entenda**

A medida de corte em emendas já havia sido rejeitada pela Câmara e agora foi derrubada pelo Senado. O dispositivo derrubado faz parte de uma estratégia maior do governo, revelada pelo Estadão, que quer liberdade para mexer no Orçamento sem autorização do Congresso e ocorre paralelamente à definição do pacote de corte estrutural de gastos, aguardado pelo mercado, para dar uma sobrevida ao arcabouço. Outros dois projetos ainda estão em tramitação no Congresso tratando sobre o mesmo assunto.

Atualmente, o governo tem dois instrumentos para segurar as despesas e cumprir as regras fiscais durante o ano: contingenciamento e bloqueio. As duas medidas têm o mesmo efeito: segurar a liberação de gastos de custeio da máquina pública e investimentos no Orçamento.

O contingenciamento é necessário quando há frustração de receitas. Já o bloqueio é feito quando o teto de gastos do arcabouço fiscal está sob risco, ou seja, quando há crescimento de despesas. As emendas parlamentares impositivas (individuais e de bancada) só podem ser contingenciadas, e não bloqueadas, e é isso que o governo queria mudar.

Do ponto de vista prático, a mudança faria toda diferença. O contingenciamento é revertido quando a arrecadação do governo cresce. O bloqueio, por sua vez, é mais efetivo do ponto de vista fiscal; pois, como é feito para cumprir gastos obrigatórios, como aposentadorias e benefícios da Previdência Social, dificilmente é desfeito.

No caso das emendas, o corte levaria os parlamentares a “perderem” os recursos. Atualmente, há R\$ 12 bilhões bloqueados nas contas do governo federal e um novo valor deve ser anunciado na sexta-feira, 22, quando a equipe econômica irá anunciar mais um relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas.

O corte de emendas foi rejeitado quando o projeto passou pela Câmara, mas voltou no Senado a pedido do governo. Os parlamentares se deram conta apenas quando o relatório foi apresentado. Nem o relator, senador Angelo Coronel (PSD-BA), defendeu a medida. “O mérito (conteúdo) pode estar correto, mas a forma, sem diálogo, goela abaixo, gera polêmica”, afirmou Coronel ao Estadão. Ele já disse que o Congresso não abre mão de suas prerrogativas e ponderou que a proposta iria a voto e a maioria iria decidir.



A oposição retirou o dispositivo do texto por meio de um destaque (proposta que vai à votação para votar um trecho específico do projeto de lei). “Nós estamos colocando em risco a independência do Parlamento”, afirmou o líder da oposição, senador Rogério Marinho (PL-RN), durante uma discussão no plenário na última terça-feira, 12. “É uma maneira de nos enganarem. É uma maneira, quem sabe, de reduzir o déficit fiscal do governo”, disse o senador Esperidião Amin (PP-SC), relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que aumentou o volume de emendas impositivas (obrigatórias) em 2019.

### Alternativas

Antes da votação, duas alternativas ao corte de emendas estavam na mesa, mas também foram rechaçadas. A primeira delas era trocar as palavras “bloqueio” e “contingenciamento” por “contenção”. O efeito é o mesmo, mas ficaria aberto à interpretação e à regulamentação do corte pelo Poder Executivo. Nesse caso, o valor bloqueado seria no tamanho necessário para cumprir o arcabouço fiscal.

Outra opção apresentada pelo governo Lula foi limitar o bloqueio de emendas a 15%, o que daria poder para congelar até R\$ 7,4 bilhões, considerando os valores do Orçamento de 2024. Foi um meio-termo oferecido pelos articuladores políticos do Palácio do Planalto, com a condição de que o corte se daria na mesma proporção das despesas que não são emendas.

O governo aceitou entregar para o Congresso mais de R\$ 50 bilhões em emendas parlamentares por ano, incluindo R\$ 11,5 bilhões em emendas de comissão, herdeiras do orçamento secreto, em 2025. Para isso, no entanto, propôs o corte como uma medida de compensação para as contas públicas, pois os valores entregues para indicações de deputados e senadores diminui o espaço disponível para investimentos de interesse do Poder Executivo, manutenção de órgãos da administração federal e custeio de serviços essenciais.

Procurado, o Ministério do Planejamento e Orçamento não comentou a medida em pauta no Senado. No final de outubro, em resposta ao Estadão, a pasta defendeu a tentativa de dar maior liberdade para o governo mexer no Orçamento sem aprovação do Congresso citando a necessidade de cumprir gastos obrigatórios e respeitar o arcabouço fiscal.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 18/11/2024*

## STF CONDUZ AUDIÊNCIA ENTRE J&F E PAPER EXCELLENCE COM DESAFIO DE SOLUCIONAR IMPASSE DE R\$ 15 BI

Disputa pelo controle da fabricante de celulose Eldorado dura mais de seis anos; procuradas pelo ‘Estadão/Broadcast’, a J&F e a Paper Excellence disseram que não iriam se manifestar sobre a audiência

*Por Lavínia Kaucz (Broadcast) e Carolina Maingué Pires (Broadcast)*

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O ministro Kássio Nunes Marques, do Supremo Tribunal Federal (STF), conduz a portas fechadas nesta segunda-feira, 18, uma audiência de conciliação entre a J&F, holding dos irmãos Wesley e Joesley Batista, e a empresa indonésia Paper Excellence. A disputa, que dura mais de seis anos e envolve cerca de R\$ 15 bilhões, é pelo controle da fabricante de celulose Eldorado. Fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast avaliam que há pouco espaço para negociação.

Procuradas pelo Estadão/Broadcast, a J&F e a Paper Excellence disseram que não iriam se manifestar sobre a audiência.

Em 2017, a Paper comprou 49,41% da Eldorado e, pelo contrato, teria o direito a adquirir os 50,59% restantes das ações que permanecem com a holding dos Batista. O acordo tem sido judicializado em diversas frentes desde então.

A audiência no STF ocorre apenas alguns dias depois de o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incrá) emitir um parecer dizendo que a compra da Eldorado pela Paper nos termos em que foi realizada viola a legislação de terras do País. No documento publicado no último dia 14, o Incra disse que o negócio deveria ter sido previamente autorizado, sob pena de “nulidade de pleno direito da aquisição”.

Também na semana passada, a Paper enviou uma proposta ao governo federal para formalizar um termo de compromisso que garantiria a venda das terras rurais e a conversão dos contratos de arrendamento em parceria rural, a fim solucionar o impasse. Para pessoas ligadas à empresa indonésia ouvidas pela reportagem, a avaliação é de que, caso o termo de compromisso seja aceito, o parecer do Incra perde o objeto. Ainda há discussões sobre levar ou não o parecer à Justiça. Interlocutores na J&F, por sua vez, veem a proposta ao governo como uma tentativa de “burlar” a legislação.



*Fontes ouvidas pelo 'Estadão/Broadcast' avaliam que há pouco espaço para negociação pelo controle da fabricante de celulose Eldorado Foto: Divulgação/Eldorado Celulose*

### **Medida preventiva do Cade**

Em documento assinado nesta segunda-feira, 18, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) adotou uma medida preventiva para suspender os direitos políticos que a CA Investment, representante da Paper no Brasil, tem na Eldorado. Segundo o órgão antitruste, a medida se dá no âmbito de um procedimento para apurar supostas condutas anticompetitivas praticadas pela CA Investment no mercado de celulose no País.

Sobre a decisão do Cade, a Paper Excellence divulgou uma nota em que diz que “é lamentável que a J&F use a Eldorado Celulose para tentar instrumentalizar o Cade, como já tentou fazer com outros órgãos reguladores e fiscalizadores sem sucesso” (leia a íntegra da nota mais abaixo).

Procurada pelo Estadão/Broadcast, a Eldorado Celulose não respondeu até a publicação desta reportagem se iria se manifestar sobre a questão.

### **Pouca expectativa de acordo**

Em meio às mais recentes movimentações, o Estadão/Broadcast apurou que há pouca expectativa de um acordo na audiência desta segunda-feira, 18, o que deve deixar a decisão nas mãos de Nunes Marques, relator de duas reclamações apresentadas pela Paper. O ministro negou o pedido de liminar da empresa e manteve suspensa a transferência das ações. A Paper chegou a pedir ao STF a anulação dos processos que originaram a audiência, mas o magistrado indeferiu o pedido, falou em “má-fé processual” e manteve a agenda.

Nas reclamações ao Supremo, a Paper questionou uma decisão do desembargador Rogério Favreto, confirmada pela 3ª Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4), que suspendeu a transferência de ações em 2023 “até que sejam apresentadas as permissões pelo Incra e pelo Congresso Nacional”. Ele acolheu uma ação popular de Luciano José Buligon, ex-prefeito de Chapecó. O argumento do catarinense foi que a venda da Eldorado para uma empresa estrangeira colocaria em risco a soberania nacional, já que, segundo ele, ela teria o objetivo de comprar propriedades rurais em Santa Catarina. Essa pretensão é negada pela Paper.

Uma tentativa de conciliação já foi realizada em Frankfurt, na Alemanha, em 2023. Na ocasião, o empresário Joesley Batista, da J&F, e o dono da Paper, Jackson Wijaya, se encontraram pela primeira vez. A J&F propôs o desfazimento voluntário do contrato para evitar a condenação na Justiça — as duas empresas são rés -, mas a proposta foi negada pela Paper.

### **Briga de versões**



A lei de 1971 que restringe a compra de terras brasileiras por estrangeiros se tornou o principal impasse que impede a conclusão da venda da Eldorado, que possui 14 mil hectares de terra própria. De acordo com a J&F, o total de áreas sob controle da Eldorado é de cerca de 450 mil hectares, o que inclui áreas arrendadas. O posicionamento da holding dos irmãos Batista é que era necessária autorização do Congresso e do Incra para essa transação, antes mesmo da assinatura do contrato.

A Paper, ao apresentar o documento dizendo que abriria mão de qualquer terra rural pertencente à Eldorado, deu uma entrevista à Folha de S. Paulo dizendo que as terras representam 0,6% do negócio de R\$ 15 bilhões. “É irrelevante. Nosso negócio não é terra. Não precisamos de terras”, afirmou o diretor-presidente da Paper no Brasil, Cláudio Cotrim, na última quinta-feira.

Em resposta a Cotrim, o presidente da J&F, Aguinaldo Filho, afirmou em artigo publicado no site Poder360 neste domingo, 17, que a entrevista é uma “confissão de culpa” de que a empresa não pediu autorização ao Incra para a compra das terras.

### **Posição do STF**

A questão das terras ainda não está pacificada no Supremo. A lei de 1971 é discutida em duas ações na Corte, que tiveram seu julgamento iniciado em 2021. Nunes Marques, atual relator das ações da Paper, votou para validar a lei que restringe a aquisição de terras por estrangeiros. O julgamento estava em 2 a 1 para manter a norma até ser suspenso por pedido de destaque do ministro Gilmar Mendes. Desde então, o caso foi mantido na gaveta por três presidentes do Supremo: Luiz Fux, Rosa Weber e Luís Roberto Barroso.

Durante esse período, o atual relator do caso, ministro André Mendonça, determinou a suspensão de todos os processos que envolvem a questão na Justiça, a fim de evitar decisões contraditórias. A liminar, concedida em abril de 2023, foi submetida ao referendo dos demais ministros, mas acabou sendo derrubada devido a um empate de 5 a 5.

A discussão sobre terras ocorre paralelamente à tentativa da J&F de anular uma sentença arbitral do ICC Brasil, que determinou por 3 a 0 que a empresa dos irmãos Batista cumprisse com os termos da negociação feita em 2017 e vendesse 100% da Eldorado à Paper. O caso está sendo discutido no Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP).

### **A nota da Paper sobre a decisão do Cade**

***Leia a íntegra da Paper Excellence sobre a decisão do Cade:***

“É lamentável que a J&F use a Eldorado Celulose para tentar instrumentalizar o Cade, como já tentou fazer com outros órgãos reguladores e fiscalizadores sem sucesso. ”

“O argumento da Eldorado de que a Paper estaria provocando ‘prejuízos de ordem financeira e concorrencial’ à Eldorado é infundado e ilógico. Infundado porque usa a premissa de suposto dano à concorrência para pretender interferir nos direitos societários da Paper, em estratégia sem precedentes no direito brasileiro. Ilógico porque pressupõe que uma acionista com 49,41% do capital social e que luta, há seis anos, para ter 100% do capital da Eldorado pudesse atuar para prejudicar a própria companhia.”

“J&F e a Eldorado apelam agora ao CADE, justamente porque já fracassaram nestes mesmos argumentos em arbitragens e na própria Comissão de Valores Imobiliários (CVM).”

“A Paper reitera seu compromisso de, uma vez assumindo o total controle da Eldorado, investir mais R\$ 20 bilhões para dobrar a capacidade produtiva da fábrica com a construção de uma segunda linha de produção, que vai gerar empregos e impostos para o País.”

“A Paper entende que houve um imenso equívoco na decisão do superintendente Geral do Cade e que tomará todas as medidas necessárias para esclarecimento e reversão de tamanha injustiça.”

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 18/11/2024**



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### UNIÃO EUROPEIA IMPÕE NOVAS SANÇÕES CONTRA COMPANHIA MARÍTIMA DO IRÃ

Novas sanções surgiram como resposta a preocupações da Comissão Europeia sobre o fornecimento de armas iranianas para utilização da Rússia na guerra contra a Ucrânia

Por Valor — São Paulo



União Europeia — Foto: Christian Lue/Unsplash

Em comunicado divulgado nesta segunda-feira (18), a Comissão Europeia, braço executivo na União Europeia (UE), decidiu impor sanções à Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) e a seu CEO, Mohammad Reza Khiabani, proibindo qualquer tipo de transações envolvendo embarcações, portos e docas de propriedade, operação ou controle de pessoas e entidades sancionadas.

As novas sanções surgiram como resposta ao que a Comissão Europeia descreveu como “preocupações sobre o fornecimento de drones; mísseis e tecnologias e componentes relacionados que são fabricados no Irã” e enviados para a Rússia, que as utilizaria no conflito com a Ucrânia, e para grupos armados que atuam no Oriente Médio.

A medida representa uma ampliação das restrições já impostas ao país árabe pela UE, como a do mês passado, que sancionou a Iran Air, companhia aérea nacional iraniana, que também foi acusada de envolvimento no fornecimento de armas à Rússia.

Além da UE, o Irã terá de lidar com as sanções anunciadas pelo Reino Unido contra Iran Air e a companhia nacional de navegação do país, também sob a justificativa do envolvimento do país no conflito entre Rússia e Ucrânia a partir da transferência de armamentos.

O Irã nega as acusações. Na noite deste domingo (17), o Ministro das Relações Exteriores do Irã, Abbas Araghchi, criticou o plano do pacote de sanções da UE em sua conta nas redes sociais.

“A UE está usando o mesmo pretexto inexistente de mísseis para também atingir nossas linhas de navegação”, escreveu Araghchi. “Não há base legal, lógica ou moral para tal comportamento”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/11/2024

#### RECIFE RECEBE 2ª EDIÇÃO DO EVENTO INTERNACIONAL ECON

A capital pernambucana realizou uma noite de encontro com empreendedores do estado.

Por Dino

Com a presença do diplomata Rodrigo Fonseca, diretor da APEX Brasil, em Miami, para América do Norte e Caribe e de Fábio Yamada, representante da Select Florida, que apoia o desenvolvimento e a expansão da economia da Flórida, que representa um papel fundamental na implementação do comércio e negócios internacionais, o ECON – Encontro de Negócios das Américas foi apresentado a Maurício Laranjeira, da Secretaria Executiva de Atração de Investimentos e Estudos Econômicos do Governo do Estado de Pernambuco. Laranjeira, por sua vez, apresentou os investimentos que o

estado de Pernambuco tem realizado nas áreas logística, portuária, industrial, incentivos fiscais, turística e expansão de voos com o mundo e confirmou o interesse em participar de uma missão empresarial, no mês de abril de 2025, nos Estados Unidos.



**Recife recebe 2ª edição do evento internacional ECON — Foto: Eduardo Passaia**

Na segunda edição do ECON, na cidade do Recife (PE), dez painelistas brasileiros, residentes nos Estados Unidos, expuseram suas experiências para empresários pernambucanos, de diversos setores. Consolidado como um dos eventos mais importantes no fomento de negócios, criando pontes entre empresários brasileiros que buscam uma abertura para expandir seus produtos ou serviços no mercado

americano, o evento chamou a atenção pelos diversos temas apresentados nos painéis durante a noite. A contadora pernambucana Mayra Chagas, que desde 2018 atua no escritório de contabilidade Larson Accounting Group, em Orlando FL, apresentou o painel “Contabilidade Americana: O segredo dos Empreendedores de sucesso nos EUA”. Já Renato Oliveira, gestor em assuntos de Imigração e Internacionalização empresarial, brindou os presentes com o tema “Expandindo Fronteiras: Oportunidades de negócios nos EUA”.

Como a Flórida é a principal porta de entrada para empresas brasileiras interessadas no mercado norte-americano, enquanto o Brasil tem sido consistentemente classificado como o principal parceiro comercial da Flórida em todo o mundo, o CEO do ECON, Gláucio Uchoa, foi o responsável pela apresentação do Missão Flórida, evento que pretende fazer uma imersão empresarial em Orlando, com a presença de mais de 100 empresários brasileiros.

No total, foram apresentados dez painéis sempre voltados para o relacionamento entre brasileiros que buscam expandir seus negócios ou pretendem morar ou validar suas profissões nos Estados Unidos. Além da participação maciça de empresários pernambucanos o ECON contou com representantes de diversas entidades, como Banco do Nordeste, Governo do Estado, com Cecília Varjal, gerente de Atração de Investimentos da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco (SDEC), Leonardo Carolino, gerente do SEBRAE PE, ao lado da diretora técnica Josiana Ferreira Rocha, Geliza Bosi, da Secretaria de Desenvolvimento e Inovação da Prefeitura do Recife e a coordenadora do Centro Internacional de Negócios da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco, Sthefany Mieko.

Website: <http://www.econmissaoflorida.com>

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/11/2024

## PANORAMA ITAÚSA 2024: GESTÃO ATIVA E PORTFÓLIO BEM SELECIONADO ATUAM A FAVOR DO INVESTIDOR

Lucro líquido da holding alcançou R\$ 3,9 bilhões no terceiro trimestre, 13% acima do mesmo período do ano passado

Por Itaúsa



**Alfredo Setubal, CEO da Itaúsa (de camisa branca), em painel do Panorama Itaúsa 2024 — Foto: Douglas de Campos/Divulgação**

A gestão mais ativa do portfólio, com reforço da área de governança, e os resultados das investidas, ante avenidas de crescimento expressivas, ajudaram a compor indicadores positivos da Itaúsa - é o que revelam os números do terceiro trimestre deste ano, apresentados no Panorama Itaúsa 2024, junto com a estratégia para sustentá-los no futuro.



Os resultados e as perspectivas foram estimulantes. A companhia registrou lucro líquido recorrente de R\$ 3,9 bilhões no terceiro trimestre do ano, 13% acima do mesmo período do ano passado, com patrimônio líquido de R\$ 86,5 bilhões (8,4% maior que em 30 de setembro de 2023) e retorno sobre o patrimônio líquido de 18,3%. Com isso, os investidores que permaneceram como acionistas nos últimos 12 meses, findos em 30 de setembro de 2024, fizeram jus ao crescimento do montante bruto de R\$ 7,6 bilhões em proventos, equivalentes a R\$ 0,74 (bruto) por ação que, divididos pela cotação da ação preferencial em 30 de setembro de 2024, resultou em 6,6% de dividend yield.

A Itaúsa se destaca como uma das maiores pagadoras de dividendos do mercado, e os resultados do último trimestre reforçam essa posição. Com o recente anúncio do dividendo extraordinário do Itaú Unibanco, as perspectivas para distribuição de lucros para os acionistas se mostram ainda mais positivas. Além disso, as melhores perspectivas do setor não financeiro, onde atuam outras empresas investidas da holding, contribuem para um cenário favorável de manutenção do compromisso da Itaúsa com a política de repasse de dividendos, sem perspectiva de mudanças nessa prática.

Ao longo dos anos, a Itaúsa tem demonstrado um histórico consistente de bonificação, o que reflete a solidez de seu negócio e o compromisso com a geração de valor para os acionistas e nesse último trimestre, não foi diferente. A empresa anunciou no evento a emissão de novas ações que serão concedidas à título de bonificação em 4 de dezembro de 2024 para seus acionistas. Serão entregues 5 novas ações para cada 100 ações da mesma espécie (considerando a posição acionária no final do dia 02.12.2024). Será atribuído um custo de R\$13,56 por cada nova ação bonificada – o que proporcionará ganhos fiscais importantes aos acionistas no momento que realizarem a venda de suas ações.

A melhoria no cenário econômico, a vitalidade das investidas e a gestão ativa foram os pilares das boas notícias. O investimento em companhias líderes em seus segmentos proporciona fluxo de caixa previsível, sempre acima do desenvolvimento da economia. “Todas tiveram resultados acima dos registrados em 2023, superando também os orçamentos feitos para 2024”, ressaltou Alfredo Setúbal, CEO da Itaúsa.

De acordo com o executivo, a melhora dos resultados reportados no terceiro trimestre também teve contribuição da estratégia de liability management da holding, adotada desde o final de 2022, que acarretou na redução do custo médio da dívida e das despesas financeiras, aumento do prazo médio e preservação dos níveis de liquidez.

Também como componente da gestão ativa, Setubal apontou as perspectivas para um próximo ciclo de investimentos e mesmo entendendo que o momento atual é desafiador, ele reforça que a Itaúsa está sempre olhando oportunidades.

### **Instituto Itaúsa**

Além da condução bem-sucedida de seus negócios, a Itaúsa mantém o foco no seu propósito de buscar a criação de valor sustentável para a sociedade e criou, em 2023, o Instituto Itaúsa, como parte de sua estratégia de ESG e sustentabilidade, que logo em seu primeiro ano de atuação, já apoiou mais de 30 projetos e destinou mais de R\$ 30 milhões a iniciativas que visam contribuir para uma economia mais produtiva e positiva para o clima, a natureza e as pessoas.

### **Governança da holding**

A evolução da governança foi apresentada por Raul Calfat, presidente do Conselho de Administração da Itaúsa, que pela primeira vez participou do evento anual. A própria chegada do executivo ao cargo retrata o novo momento.

Ele é o primeiro membro independente a assumir o posto na holding, cujo conselho hoje é dividido igualmente entre acionistas controladores e membros independentes. Todos os comitês de apoio também são presididos por membros independentes. Entre eles, se destacam o de auditoria e risco, que se tornou estatutário com presidente independente e dois especialistas contratados; o de



sustentabilidade, também com especialista contratado, e de partes relacionadas, 100% integrado por membros independentes.

Outra evolução foi a ampliação do quadro profissional capacitado para análise e acompanhamento dos negócios das investidas. Como a Itaúsa faz gestão do portfólio, o reforço da estrutura de governança contribuiu para a avaliação dos negócios com a maior capacitação profissional para participar de cinco setores econômicos – financeiro, consumo, energia, saneamento e mobilidade –, com representantes da Itaúsa em conselhos e comitês suportados por área de gestão de portfólio reforçada para apoiar a aplicação do plano de negócios aprovado e a geração de valor a longo prazo.

Números das empresas não listadas integrantes do portfólio são exemplos do acerto de visão estratégica da Itaúsa, cuja escolha recai sobre parceiros com expertise no setor, fit cultural com a holding, e a consideração de ativos com capacidade de influenciar, posição de liderança, forte geração de caixa e boas perspectivas de criação de valor. A NTS (Nova Transportadora do Sudeste S/A), investida que atua no setor de transporte de gás natural, pagou à Itaúsa desde o investimento R\$ 1,9 bilhão em proventos e apresentou taxa de retorno (TSR, ou total shareholder return) de 403%. A Copa Energia alcançou 155% de TSR desde o final de 2020, quando o negócio foi fechado, e a Aegea tem apresentado um retorno muito expressivo aos acionistas e acima de qualquer benchmark.

Os indicadores refletem a criação de valor para os acionistas: no geral, o TSR da Itaúsa em dez anos alcançou 273%, contra 144% do Ibovespa e 142% do CDI.

Mesmo com esses indicadores, a CFO da Itaúsa, Priscila Grecco, afirmou que a ação da empresa é negociada com um desconto de 20,9% em relação ao valor de mercado das empresas do seu portfólio. “A companhia hoje é avaliada em R\$ 109 bilhões, mas só a nossa participação no Itaú vale mais que isso. Se pegarmos o valor atual das empresas não listadas do portfólio, esse valor do desconto chega a um patamar de aproximadamente 25%”, reitera.

### **Itaú Unibanco: Preparo para mais um século Milton**

Maluhy Filho, CEO do Itaú Unibanco, maior ativo do portfólio da holding –, apontou as principais perspectivas do negócio, que depois de apostar em transformação de seu legado tecnológico, com modernização de plataformas, agora mira inteligência artificial (IA) para criar jornadas e experiências hiper personalizadas para seus clientes.

O banco completou um século este ano com estratégia de investimento voltada para o futuro. O Itaú Unibanco vem fazendo investimentos em tecnologia e reforçando sua estrutura de tecnologia. Já para a área de tecnologia o montante que, nos nove primeiros meses de 2024, cresceu R\$ 1,8 bilhão. Em três anos, o tamanho desta equipe passou de 7 mil para 17 mil pessoas. “A IA pode ser usada desde processos operacionais até esteiras jurídicas ou trabalhistas e relação com cliente, mas o conhecimento deve ser dominado em todas as áreas do banco”, explicou o CEO.

A transformação digital começou com a mudança da cultura e com a visão de que “não sabemos tudo e estamos abertos ao novo”. Milton ressaltou que 40% dos funcionários da empresa foram contratados depois da pandemia, compondo uma organização jovem e em transformação. Outros destaques do banco são questões como gestão de risco e de finanças e ESG. O comitê de gestão de riscos se reúne mensalmente para administrar cenários como descasamento de balanço ou cibersegurança.

Da pandemia para cá, o nosso capital orgânico saltou, aproximadamente, de 10,5% para 13,7%, ante média de 11% divulgada por incumbentes do setor. E, depois de definir em 2019 a estruturação de operações de crédito e mercado de capitais de até R\$ 400 milhões para desenvolvimento sustentável até o fim de 2025 - e ver a meta antecipada para julho último -, a instituição decidiu elevar o plano para R\$ 1 trilhão na década de 2020 a 2030 para setores de impacto positivo na sociedade.

### **Avenidas de crescimento**





Os dirigentes das empresas integrantes do portfólio Itaúsa apresentaram as perspectivas pela frente. No setor de consumo, a Dexco investiu na modernização de seu parque e na mudança cultural de visão industrial para visão de marcas, com portfólios mais amplos, interação com consumidores e inovação. Isso inclui exemplos como a construção de uma nova fábrica em Botucatu (SP) para atender tendências como grandes formatos em revestimentos cerâmicos, destacou o CEO Antonio Joaquim Oliveira.

Já a Alpargatas começa a registrar resultados do turnaround iniciado depois que a pandemia impactou processos de produção e distribuição ao redor do mundo. “Desde 2023 saímos da situação de queimar caixa e há um ano geramos caixa todos os semestres”, apontou o CEO Liel Miranda. A empresa centenária aposta na fortaleza da marca Havaianas, com 300 mil pontos de venda no Brasil e vendas de cerca de 210 milhões de pares anuais no país.

Depois de investir em integração e gestão de processos, de demanda a entrega ao cliente agora apoiados por automação, a companhia aumentou a assertividade dos pedidos de 30% para 70% no Brasil e, no exterior, passou a focar nos 15 mercados mais fortes. Este ano, garantiu a chegada de 90% dos produtos antes do início do verão, temporada de consumo dos chinelos da marca.

Em energia, a Copa Energia, que atende 30 milhões de clientes ao mês, concluiu a fusão com a Liquigás com captura de sinergias, integração de pessoas e sistemas e busca de resultados para acelerar a desalavancagem. Com isso, registrou crescimento de 3,5 vezes o Ebitda no período 2021-2023 e de 2,7 vezes no lucro líquido, com receita líquida anual de R\$ 11,7 bilhões, explicou o CEO Caio Turqueto.

Agora a companhia busca crescimento no segmento empresarial e substituição da lenha, ainda empregada em 26% dos lares brasileiros. Este ano, adquiriu ainda a CTG, incorporando gás natural comprimido e biometano a seu portfólio. “O projeto Combustível para o Futuro trará grandes oportunidades de crescimento para novos energéticos e estamos nos dedicando a isso”, disse Turqueto.

O segmento de infraestrutura mereceu destaque especial ante as enormes necessidades do país no setor, que no ano passado movimentou R\$ 213 bilhões em transporte, energia, saneamento e telecomunicações e este ano deve alcançar mais de R\$ 250 bilhões. Miguel Setas, CEO do Grupo CCR, lembrou que a Associação Brasileira de Indústria de Base (ABDIB) identificou mais de R\$ 800 bilhões em projetos no país, dos quais mais de R\$ 500 bilhões em transporte (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e mobilidade urbana).

O programa de investimentos da companhia alcançou R\$ 38 bilhões, depois de sair vencedora, na semana passada, de leilão da Rota Sorocabana (SP), na região rural em torno da rodovia Castelo Branco. “Mais de 80% deste capex é destinado a rodovias, o restante é dividido entre mobilidade urbana, como as linhas 8 e 9 de trens metropolitanos, em São Paulo, e aeroportos, com as obras em 15 aeroportos na sexta rodada de leilões”, descreveu.

A Aegea, por sua vez, tem operação em 766 municípios, em 15 estados do Brasil, atendendo 33 milhões de pessoas. Com o novo marco do saneamento, até 2033 o país deve atingir a cobertura de 99% de água tratada e 90% de cobertura de esgoto tratado – hoje são mais de 100 milhões de pessoas ainda sem acesso a esgoto e mais de 30 milhões não recebem água tratada em casa.

“Cada R\$ 1 investido em saneamento reverte em mais R\$ 3 em geração de valor”, diz o CEO Radamés André Casseb, que salienta ainda as externalidades positivas dos investimentos em saneamento, como saúde ante redução de doenças hídricas transmitidas pela falta de saneamento, e a geração de empregos para população local.

Já a NTS se beneficia da localização geograficamente em frente das fontes de gás do pré-sal, com capacidade de interconectar as regiões Nordeste e Sudeste. O planejamento definido em 2022 identificou que para escoar o gás do pré-sal para áreas abastecidas com gás nacional do pós-sal, gás boliviano e gás da bacia de Mexilhão, em Caraguatatuba (SP) é necessário eliminar gargalos

logísticos e, de lá para cá, a companhia se dedica a desembaraçar a malha logística para escoar o gás do pré-sal para levá-lo a mercados maduros.

O conceito do unbundling da Lei do Gás, de 2021, que definiu que quem produz a molécula não pode transportá-la, abriu o mercado - e hoje cerca de 20 supridores atuam na malha logística do segmento. "As transportadoras independentes vão causar choque de oferta e provocar queda de preços", avaliou o CEO Erick Portela Petterndofer.

Fonte: Valor Econômico - SP

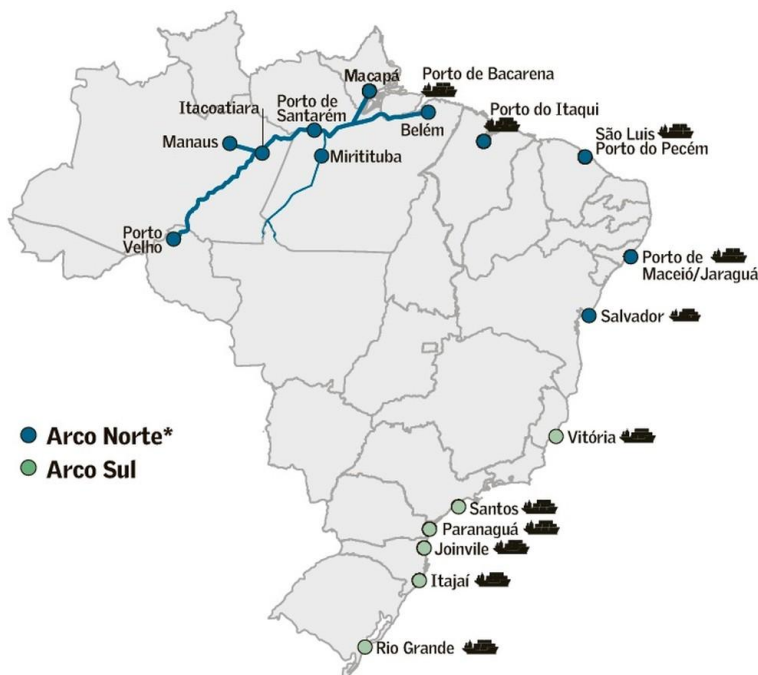
Data: 18/11/2024

## EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA OTIMIZA OFERTAS LOGÍSTICAS PARA ESCOAR SAFRAS

Projetos ampliam infraestrutura de escoamento da safra no Centro-Oeste, Norte e Nordeste  
*Por Domingos Zapparoli — Para o Valor, de São Paulo*

### Caminhos da safra

Rotas de exportação de soja e milho



Exportação de soja e milho em 2023 - em milhões de toneladas (mt)

Arco Sul	Arco Norte*	181,4
119,7	61,7	

Fonte: Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) \* Portos localizados acima do paralelo 16°S

A expansão da oferta de infraestrutura ferroviária nas regiões agrícolas do Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país deve ganhar impulso nos próximos anos, com a construção de novos trechos ferroviários, requalificação de trechos antigos e a instalação de novos terminais de transbordo.

A produção agrícola acima do paralelo 16° S, linha imaginária que corta o Brasil na altura do sul de Mato Grosso ao sul da Bahia, cresce a uma taxa de 9,4% ao ano há mais de uma década. Em 2023, a região foi responsável pela produção de 197,5 milhões de toneladas de grãos, 68,9% de toda a produção nacional, e respondeu por 34% das exportações.

Uma das principais obras em execução na região é a construção da Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso, contratada no modelo de autorização pelo governo estadual junto a Rumo Logística, com investimento de R\$ 15 bilhões. A obra de 743 km de extensão partirá de Rondonópolis, no sul



do Estado, seguirá até a capital Cuiabá e depois alcançará até 2031, Lucas do Rio Verde, no norte mato-grossense.

Um primeiro terminal de cargas começou a ser construído em Dom Aquino, a 170 km de Cuiabá, e deverá entrar em operação em 2026, com capacidade para escoar até 10 milhões de toneladas de grãos por ano. A aposta da Rumo é que o terminal receba insumos e agregue novas cargas com a abertura de novos negócios na região.

“A chegada da ferrovia é um indutor de transformação econômica, gera oportunidades de introduzir na região novas atividades como a produção de óleo e farelo de milho ou uma fábrica de fertilizantes”, diz Guilherme Penin, vice-presidente de regulação da Rumo.

Entre Rondonópolis e Estrela d’Oeste (SP), a Rumo opera a Malha Norte, por onde transportou 24,3 milhões de toneladas de grãos em 2023. A Malha Norte se conecta em Estrela d’Oeste com a Malha Paulista, chegando ao Porto de Santos. Hoje, a Malha Paulista tem capacidade para movimentar 53 milhões de toneladas de carga por ano e a previsão da Rumo é chegar a 75 milhões até 2030.

Estrela d’Oeste também é o ponto de conexão com a Malha Central da Rumo, trecho da Ferrovia Norte Sul (FNS) que chega até Porto Nacional (TO), por onde a companhia transportou 7,2 milhões de toneladas de grãos em 2023. A Rumo assumiu em 2019 a concessão do trecho ferroviário de 1.537 km, concluído em julho de 2023. Em setembro, a companhia inaugurou seu quinto terminal de cargas conectado à FNS, em Alvorada (TO), em uma parceria com a CHS Agronegócio. A estrutura terá capacidade de movimentar 1,5 milhão de toneladas de grãos por ano.

A FNS foi concebida nos anos 1980 como a obra estruturante da logística nacional e levou 36 anos para ser concluída. No total são 2,2 mil km em sentido longitudinal entre Açailândia (MA) e a paulista Estrela d’Oeste, onde se conecta à Malha Paulista e chega ao Porto de Santos. No Maranhão, a FNS faz conexão com a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e chega ao Porto de Itajaí (SC).

A VLI é a concessionária do Tramo Norte da FNS, o trecho de 720 km entre Porto Nacional e Açailândia. Em 2023, transportou no trajeto 10,96 milhões de toneladas de grãos, recebidos em três terminais de transbordo, sendo dois em Tocantins e um no Maranhão. “Estamos em pontos estratégicos em uma região, o Matopiba, com grande potencial de expansão”, diz Carolina Hernandez, diretora comercial da VLI.

A região do Matopiba, formada por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, produziu 18,5 milhões de toneladas de soja em 2023 e está diversificando as atividades com milho e algodão. Projeção do Ministério da Agricultura indica um crescimento de 37% na produção de grãos na região em 10 anos. “Vamos expandir nossa infraestrutura de terminais e material rodante de acordo com a evolução da demanda”, diz Hernandez.

Um projeto previsto para incorporar carga à FNS é o primeiro trecho da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), com 383 km entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT). A obra, sob responsabilidade da Vale, tem aportes de R\$ 2,7 bilhões e conclusão prevista para 2027. A expectativa é que o trecho transporte cerca de 10 milhões de toneladas de grãos por ano.

Outro investimento de impacto é a renovação por mais 30 anos do contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que conecta as regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste em 7 mil km de trilhos. A VLI é a concessionária desde 2011 e o contrato de renovação junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está em fase de conclusão. A VLI pleiteia devolver 2,1 mil km que não utiliza. Por outro lado, se compromete a investir R\$ 24 bilhões na modernização da malha restante e aquisição de vagões e locomotivas.

Em 2023 a VLI transportou 9,74 milhões de toneladas de grãos pelos trilhos da FCA, 2,3 milhões de toneladas de fertilizantes e por volta de 7 milhões de toneladas de açúcar. A expectativa é ampliar em 46% o volume total de carga transportada com os investimentos que serão contratados mediante a renovação da concessão.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 18/11/2024

### ‘NÃO VAI FICAR ELEFANTE BRANCO EM BELÉM’, DIZ SECRETÁRIO DA COP

Valter Correia da Silva diz que repasses do governo federal à capital paraense para obras ligadas ao evento são ‘indispensáveis’ e estão dentro do prazo

Por Fabio Murakawa — De Brasília



*Valter Correia da Silva, secretário da COP: "Tem 30 obras hoje em Belém, todas elas com o cronograma em dia" — Foto: Valter Campanato/Agência Brasil*

Secretário extraordinário para a COP30, Valter Correia da Silva assegura que a conferência climática internacional não deixará elefantes brancos em Belém. Em entrevista ao Valor, ele afirma que os repasses bilionários que vêm sendo feitos pelo governo federal à capital paraense são para obras “absolutamente indispensáveis” para a realização do evento. E que diz que esse dinheiro deixará um legado importante para a infraestrutura da cidade.

“Todas elas [obras] são absolutamente indispensáveis. Diferente de você construir um ginásio, um estádio de futebol num local mais ermo que depois você não vai ter grandes utilidades.”

Falando de Baku, capital do Azerbaijão, onde participa da COP 29, ele procura distanciar a COP da experiência com eventos como a Copa do Mundo de 2014 e a Olimpíada de 2016, no Rio. Idealizados e executados em gestões petistas na esfera federal, os dois megaeventos ficaram marcados pela presença de obras inúteis ou projetos de infraestrutura e mobilidade inacabados em diversas cidades, ou instalações que acabaram sem uso. Correia da Silva assevera, porém, que desta vez será diferente.

“Tem 30 obras hoje em Belém, todas elas com o cronograma em dia. A gente tem uma preocupação muito grande com isso, não iniciar nenhuma obra se não vai concluir”, disse. “Porque nós já temos experiências de trabalhar grandes eventos no país, a Copa, a Olimpíada. E teve algumas obras que foram prometidas e acabaram não sendo entregues em tempo hábil. E algumas que até hoje ainda estão em execução, principalmente metrô que são obras maiores.”

Entre recursos de Itaipu, do BNDES e da União, a cidade já recebeu cerca de R\$ 4,7 bilhões. O volume é significativo e quase alcança o Orçamento anual da cidade, de R\$ 5,3 bilhões. “A rigor, das receitas ordinárias, a capacidade de investimento era nula”, disse ao Valor o prefeito Edmilson Rodrigues (Psol), em outubro. “Lula foi generoso. Menos com a prefeitura e mais com o governo do Estado”, afirma, referindo-se ao fato de que, dos recursos disponibilizados por Itaipu, R\$ 350 milhões foram destinados à prefeitura e R\$ 1,1 bilhão para o governo do Pará.

#### **Boa parte dos investimentos são destinados a obras de infraestrutura viária da cidade**

As duas principais obras da COP estão a cargo do governo estadual, comandado por Helder Barbalho (MDB), aliado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A começar pelo Parque da Cidade, onde ocorrerá o evento, que está sendo construído onde antes ficava um aeroporto desativado, cuja área foi cedida ao Estado pela União.

Orçada em R\$ 980 milhões, trata-se da obra com maior investimento da COP. E, passada a conferência, será aberta ao público na forma de um parque de 55 hectares, com instalações como um espaço gastronômico, cinema, biblioteca e uma torre com vista panorâmica para a cidade.



Outra obra diretamente ligada à COP é o Porto Futuro 2, a ser instalado em cinco armazéns de uma antiga área portuária com investimento previsto de R\$ 560 milhões. Ali, funcionará um centro de bioeconomia para comercialização de produtos locais, com estrutura para órgãos estatais, além de espaços culturais e um centro gastronômico focado na cozinha regional.

### Hospedagem

A questão da hospedagem segue gerando especulações de que uma parte dos eventos da COP pode ser transferida de Belém para outras cidades, como o Rio. Mas o secretário garante que isso não acontecerá.

“Com todo o investimento que está sendo feito, seria uma grande insensatez replicar isso em duas, três cidades distintas. Tudo que está sendo investido é para garantir toda a realização da COP em Belém”, diz. “Não tem a menor chance de sair qualquer coisa de lá. Nunca ouvi nenhum rumor dentro do governo também, nunca vi nenhuma defesa contrária a essa.”

A COP atraiu para Belém pelo menos duas grandes redes hoteleiras internacionais. Vila Galé e Tivoli, ambas com origem portuguesa, estão construindo hotéis de luxo que permanecerão na cidade após a conferência.

Além disso, uma solução encontrada para minimizar o déficit de leitos para a COP tem potencial para colocar a cidade em uma rota internacional de cruzeiros. Ao menos dois navios serão contratados para servir de hospedagem, com capacidade somada de até 5 mil leitos de padrão médio e alto.

Para isso, foi feita uma licitação para obras de dragagem para aumentar o calado do canal portuário local. Segundo o secretário, o processo está em fase de assinatura de contrato com a vencedora do certame, a DTA Engenharia. Ele afirma que, dada a dimensão da obra, será possível a atracagem de navios de carga, o que pode dinamizar a economia local.

Correia reforça a fala de Lula de que a COP em Belém não será luxuosa como as de Dubai e Baku, capitais do petróleo. O charme da COP brasileira reside no fato de ser realizada em uma cidade no meio da Amazônia, com todos os seus encantos e problemas.

“O próprio presidente já falou, em alguns momentos, para não esperar que Belém seja uma Dubai ou uma Baku. É uma cidade que não tem tantas estruturas como tem aqui”, diz. “Mas eu estou hospedado em um hotel e demoro uma hora e meia para chegar aqui [onde se realizam as reuniões da COP]. Lá em Belém, não tem nenhum lugar que eu conheça que vai demorar esse tempo para chegar, mesmo na região metropolitana.”

Mesmo com um trânsito pesado, dificilmente demora-se mais de meia hora para atravessar as regiões mais centrais da capital paraense. Apesar disso, boa parte dos investimentos federais são destinados para obras de infraestrutura viária e pavimentação de avenidas, como a Visconde de Souza Franco, que será transformada em um parque linear, com tratamento das águas do canal sobre o qual ela passa. Uma intervenção semelhante será feita na avenida Tamandaré.

A cidade está recebendo também investimentos em saneamento e infraestrutura, que não são necessariamente ligados à COP. Um exemplo é a macrodrenagem da Bacia do Igarapé Mata-Fome, orçada em R\$ 400 milhões, e a duplicação da avenida Bernardo Saião.

A avenida, uma das principais vias da cidade, será duplicada pela prefeitura a um custo de R\$ 246 milhões, com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 18/11/2024**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### SECRETÁRIO REFORÇA ALERTA SOBRE MANUTENÇÃO DO REB NA REFORMA TRIBUTÁRIA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 18/11/2024 - 20:08



*Dino Batista disse, em evento na Câmara, que essa é uma das principais discussões do setor junto a parlamentares e que ameaça tanto navegação quanto construção naval*

O secretário Nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes Batista, defendeu, na última semana, a manutenção do Registro Especial Brasileiro (REB) no texto da Reforma Tributária (PLP 68/2024), que tramita no Congresso. Ele considera a preservação do benefício atualmente um dos principais temas da pauta de discussões setoriais com os parlamentares. Batista

ressaltou que esse dispositivo é fundamental para a construção naval, na medida em que existe uma relação 'umbilical' desta atividade com a navegação que não pode ser interrompida.

"Se a gente não conseguir manter a questão do REB, é a morte da indústria da construção naval e a morte da indústria da construção naval prejudica também a navegação", alertou Batista, durante o seminário 'O aprimoramento de sistemas de fomento à navegação interior brasileira', promovido pela Frente parlamentar da navegação no interior, na Câmara dos Deputados.

Na ocasião, o vice-presidente da frente, deputado federal Saullo Viana (União-AM), disse que foi alertado pelo setor da navegação sobre o risco da retirada dos benefícios do REB do texto em discussão no Senado. Ele disse que a frente vai discutir o tema com o relator da matéria, o senador Eduardo Braga, a fim de manter o dispositivo no texto da regulamentação da reforma.

Nos últimos meses, representantes de segmentos da navegação, estaleiros e marítimos vêm apontando para o risco de impactos negativos da Reforma Tributária proposta pela Câmara de Deputados na navegação brasileira e na construção naval. Entidades setoriais dessas categorias se manifestaram alertando que o atual texto do PLP-68/2024, em discussão no Congresso, contém propostas que ameaçam a competitividade dessas atividades, com consequências para a soberania, segurança energética, economia e geração de empregos.

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2024

#### PORTOS BRASILEIROS ENCARAM DESAFIOS E LIDERAM PROJETOS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 18/11/2024 - 19:08



*Evento em Suape reúne especialistas para debater iniciativas de descarbonização e posicionar o Brasil como protagonista global na utilização de hidrogênio verde e novas tecnologias portuárias*

A transição energética dos portos brasileiros avança com iniciativas que vão desde a eletrificação de equipamentos até a adoção de combustíveis alternativos como hidrogênio verde. Apesar de avanços concretos em alguns terminais, especialistas alertam que desafios como altos custos, ausência de padronização internacional e capacitação técnica ainda

dificultam uma implementação mais abrangente.

Esses temas foram debatidos durante o 1º Encontro Anual da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP). Um dos palestrantes, Helder Hocko, da Envex, destacou um projeto que está sendo desenvolvido em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Alemanha, que inclui estudos de caso em cinco portos brasileiros.

“Estamos responsáveis pelo desenvolvimento do terceiro eixo do projeto, que é o levantamento de informações, experiências e estudos de caso. O objetivo é gerar um guia de boas práticas para auxiliar o setor, mostrando o que tem sido feito de bom em portos e terminais brasileiros,” afirmou Hocko.

Entre as boas práticas identificadas, Hocko mencionou a eletrificação de equipamentos e do cais, o que permite que navios desliguem seus motores e utilizem energia fornecida pelos portos, além de iniciativas pioneiras em eficiência energética e operação de veículos com combustíveis de baixa emissão. Segundo o especialista, isso não apenas reduz significativamente as emissões, mas também pode ser uma nova oportunidade de serviços.

Hocko também ressaltou a importância do hidrogênio verde, setor em que o Brasil tem potencial para se tornar protagonista. “Os europeus estão 'loucos' para comprar esse tipo de combustível do Brasil. Temos uma enorme oportunidade, mas precisamos melhorar nossa infraestrutura para atender essa demanda,” destacou.

A diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Gabriela Costa, reforçou o papel dos terminais na transição energética e a pressão natural do mercado para que essas mudanças sejam implementadas. “Os terminais têm um papel muito relevante, tanto na transição energética da navegação quanto na de suas próprias operações,” afirmou.

Ela destacou iniciativas como o Porto do Açu e o Pecém, que têm se consolidado como hubs de hidrogênio verde, além de projetos inovadores como o uso de embarcações autônomas para levantamento hidrográfico. “Qualquer transição é desafiadora, mas os terminais privados têm se mostrado protagonistas nesse movimento,” enfatizou.

Embora os avanços sejam notáveis, os especialistas concordaram que custos elevados e falta de capacitação técnica são entraves. A diretora da ATP alertou que sem um padrão internacional, como no caso das conexões elétricas (OPS), muitos investimentos podem ser ineficazes. “Hoje, não temos uma demanda suficiente para justificar o investimento milionário em sistemas como o OPS. Além disso, questões como padrão de voltagem e segurança operacional precisam ser resolvidas,” disse a diretora.

Com uma projeção de que o transporte marítimo global demandará 46 milhões de toneladas de hidrogênio verde até 2050, os portos brasileiros têm a chance de assumir um papel estratégico no cenário global. Contudo, o avanço dependerá de planejamento, inovação e forte apoio financeiro. “Precisamos de políticas públicas que incentivem e viabilizem essas mudanças, sem as quais será difícil competir em um mercado internacional cada vez mais exigente,” concluiu Hocko, da Envex.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
 Data: 18/11/2024

### ARTIGO - MOVIMENTOS DA CMA CGM E MSC NA VERTICALIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DO NOVO CENÁRIO DO CONTÊINER NO BRASIL

Por Casemiro Tércio Carvalho Opinião 18/11/2024 - 17:51



Com os últimos movimentos no mercado de contêiner no Brasil após as aquisições pelos controles por parte da CMA CGM e da MSC respectivamente da Santos Brasil e da Wilson Sons, somados à ampliação de capacidades de terminais e novas posições como da APM Terminals em Suape, um novo mapa de forças de mercado se alinha reorganizando as capacidades ofertadas ao mercado e aos serviços de companhias de navegação e suas alianças comerciais.

Após estes movimentos a nova configuração do Capacity

Share no Brasil se comporta a seguir:

Capacity Share por grupo de controles / participação [MM TEUs, capacidades declaradas]					
Brasil	Capacidade (MM TEUs)	Capacity Share	Mov. 2023 (MM TEUs)	Mov. 2023 / Capacity Share	Databar
TIL / MSC	5.55	27.0%	3.65	65.8%	65.8%
APMt / Maersk	3.85	18.7%	2.29	59.5%	59.5%
CMA CGM	3.82	18.6%	1.91	49.9%	49.9%
China Merchant Ports	2.50	12.2%	1.17	46.6%	46.6%
DP World	1.70	8.3%	0.97	57.2%	57.2%
ICTSI	1.25	6.1%	0.52	41.9%	41.9%
CSN	0.65	3.2%	0.08	12.9%	12.9%
JBS	0.53	2.6%	-	-	-
Chibatão	0.42	2.0%	0.53	126.6%	126.6%
Superterminais	0.30	1.5%	0.14	46.3%	46.3%
<b>Total Brasil</b>	<b>20.57</b>	<b>100%</b>	<b>11.27</b>	<b>54.8%</b>	<b>54.8%</b>

Fonte: Dados de Movimentação: Anuário Estatístico Antaq – Dados de Capacidade: Declaração no site dos terminais - Incluída a APMt em Suape capacidade do novo TUP.

A análise foi análoga para os ranges Norte + Nordeste (N/NE) e Sul + Sudeste (S/SE) e foram observados os seguintes achados:

- Os terminais que estão operando (2023) acima de 80% de capacidade são BTP (Santos - BRSSZ), Portonave (Navegantes - BRITJ) e Chibatão (Manaus BRMAO) este último estranhamente bateu acima dos 120%;
- A média de ocupação brasileira está acima de 53%, já desconsiderando APM Terminals em Suape (BRSUA) e JBS em Itajaí (BRITJ), pois não apresentaram movimentação; as médias do range Norte/Nordeste (N/NE) e Sul/Sudeste (S/SE) acompanham a média nacional;
- Os grupos armadores MSC/TIL, Maersk/APMt e CMA CGM somam juntos mais de 60% do capacity share do Brasil replicando o mesmo comportamento em ambos os ranges (N/NE e S/SE);
- No range N/NE, a APM Terminals lidera com quase 30% do capacity share, seguido pela CMA CGM e ICTSI com quase 20% cada um, e MSC/TIL com quase 15% após a aquisição do Tecon Salvador (BRSSA);
- No range S/SE, a MSC/TIL lidera com 30% seguido pela CMA CGM com 18% e na sequência APMt/Maersk e China Merchant Ports com 16% e 15% respectivamente.

Por trás deste movimento de aquisições existe o conceito de verticalização das cadeias logísticas, o que ocorre não apenas do mercado de container. No agronegócio brasileiro já é prática inteligível, e pode se exemplificar com as cadeias do suco de laranja e da celulose. O Brasil é líder de exportações em ambos os setores que estruturaram sua geração de valor e competitividade na integração vertical mirando a eliminação de custos de transação e controle de todos os processos e da própria logística. Da semente/muda até a navegação, com destaque para a laranja que até no





destino apresenta terminal com contrato de arrendamento. Estas integrações se sustentam no controle da produção, logística até o porto, do terminal portuário em si, e no transporte marítimo seja pelo afretamento ou com frota própria.

Sob a ótica do container tais integrações começaram com posições na operação portuária visando a atracação em alguns países, e com o tempo se tornou um diferencial competitivo para a indústria do shipping. Não só a vertical, mas a integração horizontal se manifestou neste mercado com as alianças comerciais como a da Maerck e MSC que finda no início de 2025, mas outras duas se destacam como a 'The Ocean Alliance', composta pela CMA CGM, Cosco, Evergreen, e a 'The Alliance' liderada pela Hapag Lloyd com presenças importantes da HMM, PIL etc. Além do velho e clássico code share no transporte, as alianças promovem a capilaridade do serviço oferecendo mais destinos e regularidade para atendimento dos clientes. E quanto mais grupos oferecendo mais destinos, a concorrência agradece.

Porém, é necessário jogar luz a alguns fatos que determinam o nível concorrencial e, claro, de concentração deste setor. Por muito tempo, ocorreu uma competição por oferta de capacidade nas frotas, uma corrida dos armadores inflando os order books dos estaleiros. E, como toda indústria de capital intensivo (p.ex., no petróleo e na mineração), apenas os grupos resilientes financeiramente conseguem se preservar por longo tempo e em momentos de crise. Atualmente os mesmos grupos se mostram mais cautelosos na corrida pela primeira posição do mercado, mas com uma estratégia clara, olhar o mercado de ponta a ponta, door-to-door, end-to-end, termos não faltam para traduzir o nível maior de granularidade do atendimento. Porém, com estratégia de proteger o principal e mais importante negócio: o Shipping.

Após a Covid19 se inaugurou um novo conceito de ambiente de planejamento e atuação no mercado saindo do VUCA (volatile, uncertain, complex, and ambiguous. Em português volátil, incerto, complexo e ambíguo) passando a observação e planejamento para o BANI (bright, anormal, non-linear unpredictable, em português frágil, anormal, não linear, imprevisível). Num cenário de movimentos e conflitos geopolíticos de todas as naturezas, dos armados como Ucrânia x Rússia e Palestina x Israel e tantos mais que não se destacam na mídia internacional, passando pelos econômicos como a disputa pela hegemonia entre USA (China Plus One ou Nearshoring) e China (One-Belt One-Road). Em adição, a nova corrida pelo controle de dados e da geoinformação com a aplicação da inteligência artificial, a realidade de qualquer mercado se fragiliza com a falta de previsibilidade e com planos de contingência muitas vezes falíveis.

Concorrente a tudo isto ainda por influência do homem, eventos de extremos climáticos estão mais frequentes e em maior intensidade, interferindo na rotina na navegação e das operações portuárias. Atualmente, o ciclo de viagem entre costa leste americana ou mediterrâneo e oriente se dilataram em mais de 25 dias pressionando os fretes e desregulando mais uma vez a única cadeia logística que tinha orgulho de ser sincrônica e operar sob regime de janela com margens mínimas de mudança de escala.

E, em meio a este "Novo Normal", os números de atrasos e omissões subiram para patamares expressivos. No Brasil, tais atrasos, além de serem frutos dos eventos já mencionados, soma-se também a falta de capacidade portuária. O desequilíbrio entre disponibilidade de cais (na administração do tempo entre atrasos e omissões), armazenagem e acessos terrestres, pressiona a necessidade de investimentos no setor portuário. Das ampliações e adensamentos, aos novos arrendamentos, o fato é, o Brasil precisa destravar uma agenda sustentada de aumento de capacidade portuária. E isto demanda planejamento estratégico para evitar, ou ao menos ter medicinas para o desequilíbrio danoso entre oferta e demanda, seja no setor portuário, seja nos serviços de navegação na costa Brasileira.

Na observação das recentes aquisições e se utilizando do índice de Herfindahl-Hirschman (HHI), cálculo normalmente se aplica ao percentual de participação da demanda, no caso movimentação, mas para esta análise calculou-se dados em 3 grupos: recorte geográfico para o Brasil, e para os ranges Norte Nordeste (N/NE) e Sul Sudeste (S/SE), recorte do capacity share e para demanda com a média de movimentação de 2021 a 2023, e sob o terceiro ângulo de cada terminal e do conjuntos

de terminais sob a mesma participação acionária. Ponto importante é que não se tem o dado de movimentação por armador, p.ex. navios da CMA CGM operados em Navegantes (TIL/MSC) estão computados no terminal, ou seja, nesta análise o olhar está para o terminal, e não para a navegação. Mesmo entendendo que o objetivo é olhar o efeito da verticalização no mercado de container. Os resultados são:

Dimensão de Análise	HHI BR	HHI N/NE	HHI S/SE
Terminais Mov. Média 21-23	0.093	0.199	0.129
Grupos Acionistas Mov. Média 21-23	0.196	0.199	0.227
Terminais Capacity Share	0.073	0.138	0.103
Grupos Acionistas Capacity Share	0.170	0.194	0.188

Lembrando que a escala do índice de Herfindahl–Hirschman varia de 0 a 1, sendo até 0.15 para mercado altamente concorrenciais, de 0.15 a 0.25 moderadamente concorrencial e acima de 0.25 mercados concentrados chegando a 1 que traduz o monopólio daquele segmento.

Da tabela pode-se concluir algumas assertivas, a classificação de moderadamente concentrado na maior parte dos recortes se alinha com o perfil do setor. Os grupos controladores estão presentes nacionalmente o que converge para o nível de regionalismo da demanda. O mercado só se apresenta altamente concorrencial na dimensão do terminal, sendo que no N/NE volta para a escala moderada o que converge com o menor número de terminais. O único indicado que rompe a barreira de 0.2 mesmo se mantendo como moderado é o recorte de movimentação por grupo acionário o que pode ser explicado pela combinação de terminais gateway e concentração da demanda brasileira nestes portos.

E, em meio a estes achados e às críticas quanto à concentração, muitas vezes, partindo dos terminais chamados “bandeira branca”, expressão brasileira para os não verticalizados, o que de fato é importante se restringe aos preços praticados no setor portuário e ao respectivo nível de serviço (SLA – Service Level Agreement). A relação preço – nível de serviço precisa estar coerente. No mercado perfeito, ambos andam juntos se diferenciando com oferta e demanda. Num mercado de moderada concentração e verticalizado, qual a correlação lógica para preço e SLA serem critérios de decisão e de ter opção para se escolher uma solução logística como second best e poder negociar (preço e SLA).

O desafio para os órgãos reguladores (Antaq e Cade) reside em encontrar a fórmula de monitorar o nível de serviço (real e não declarado) e preços (não é uma tarifa pública e sim um serviço privado) de forma comparativa. P.ex. qual a distribuição das motivações das omissões e dos atrasos? É fato que uma empresa em qualquer atividade vai otimizar o ciclo do serviço a fim de maximizar receita e reduzir custos, mas se não deve deteriorar o nível de serviço da sua carteira de clientes. Dos conceitos mais básicos de economia o mercado sempre se regula, mas num mercado global, verticalizado e de capital intensivo como fica servido o pequeno cliente?

O desafio de quem estuda o setor é propor autópsias dos dados do mercado, portuário e navegação, propondo métricas para analisar e interpretar os movimentos do mercado. E não, de forma prematura, antecipar pesadelos do mercado perfeito. Indicadores de demurrage, detention e prestack, índices de geoconcentração de mercado, pesquisas independentes junto aos freight forwarders e clientes finais, são bons instrumentos para esta interpretação.

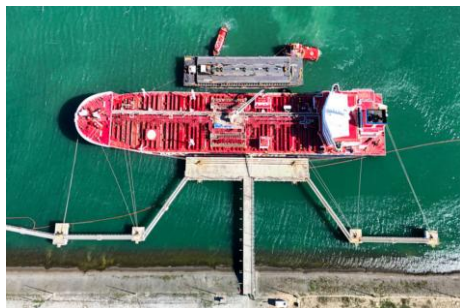


Que venham mais aquisições, leilões, adensamentos e ampliações de capacidade de forma sustentada, quem venham investimentos, pois navegare nesse mercado precisa, mas com portos seguros e com capacidade.

**Tércio Carvalho é engenheiro naval pela Poli-USP, professor e sócio da 4 Infra. Foi CEO dos Portos de Santos e São Sebastião, Diretor Geral da Hidrovia Tietê Paraná. Atua também como conselheiro de administração em portos.**

### VAST REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO EM TERMINAL DE LÍQUIDOS

Da Redação Portos e logística 18/11/2024 - 17:59



A Vast Infraestrutura concluiu, no último domingo (17), a primeira operação no Terminal de Líquidos do Açu (TLA), no Porto do Açu, em São João da Barra (RJ). O transbordo de diesel marítimo (MGO) foi realizado na modalidade ship-to-barge, transferindo o combustível de um navio MR para uma barcaça. Essa operação atende embarcações de pequeno e médio porte, como rebocadores e embarcações de apoio offshore.

O TLA conta com dois berços operacionais, incluindo um com capacidade para receber navios classe MR de até 59 mil toneladas, e terá um parque de tancagem de 84 mil m<sup>3</sup> em sua fase inicial, dedicado ao armazenamento de combustíveis marítimos, lubrificantes, derivados do petróleo e biocombustíveis. Durante a construção do parque, as operações serão realizadas por transbordo (ship-to-ship e ship-to-barge), e os tanques permitirão o descarregamento direto de navios após sua liberação.

A operação inaugural foi realizada em parceria com a efen, que firmou um contrato de cinco anos para receber, armazenar e expedir diesel marítimo no TLA. Com isso, a efen, antiga NFX, terá acesso a 20.000 m<sup>3</sup> de armazenagem após a construção do parque, para abastecimento de mercados no Porto do Açu e nas Bacias de Campos, Espírito Santo e Santos. O terminal também poderá movimentar combustíveis com menor pegada de carbono, como biocombustíveis misturados a combustíveis fósseis, contribuindo para a descarbonização do setor marítimo. O projeto modular do TLA permitirá expansões futuras para atender às demandas crescentes do mercado brasileiro.

Além disso, em julho de 2024, a Vast firmou um contrato de 20 anos com a Vibra, posicionando o TLA como a principal porta de entrada para óleos básicos no Brasil, matéria-prima essencial para a produção de lubrificantes. A empresa também gerencia o T-Oil, terminal de petróleo no Porto do Açu, responsável por 50,2% das exportações de petróleo do Brasil no primeiro semestre de 2024. Este é o único terminal privado no país capaz de operar navios VLCC, e atende clientes como Petrobras, Shell, Equinor e TotalEnergies.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2024

### TCP REGISTROU RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM OUTUBRO

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



O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) atingiu um recorde em outubro de 2024, movimentando 137.370 TEUs, volume 10% superior ao do mesmo mês do ano anterior. Este foi o quarto recorde mensal do terminal em 2024. Os investimentos recentes de R\$ 370 milhões incluíram a ampliação do parque de máquinas para 40 guindastes RTG e 69 caminhões TTs, além da modernização das vias de acesso rodoviário ao terminal.

Em outubro, as exportações somaram 45.119 TEUs, lideradas pelos segmentos de carnes e congelados (22.285 TEUs), seguidos por agronegócio, papel e madeira (16.883 TEUs) e bens de consumo e eletrônicos (2.118 TEUs). As importações atingiram 34.873 TEUs, destacando-se os bens de consumo e eletrônicos (10.141 TEUs), automotivo e veículos (9.928 TEUs) e químicos e petroquímicos (6.077 TEUs).



O mês também registrou 88 atracções de navios, o segundo maior número da história do terminal, ficando atrás apenas de fevereiro de 2024, com 89 atracções. Em 21 de outubro, a TCP alcançou a movimentação acumulada de 1,25 milhão de TEUs no ano, igualando o volume total de 2023 e representando um crescimento de 34% em 2024.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/11/2024*

## BRADO REGISTRA CRESCIMENTO DE 36% NO TRANSPORTE DE DEFENSIVOS AGRÍCOLAS

*Da Redação Portos e logística 18/11/2024 - 18:02*



A Brado aumentou em 36% o transporte de defensivos agrícolas entre outubro de 2023 e setembro de 2024, em comparação com o mesmo período do ano anterior. Esse resultado é por conta do início de uma operação dedicada ao setor, que reduziu em cinco dias o prazo de entrega e melhorou a pontualidade na coleta e entrega dos produtos. A operação combina transporte ferroviário em longas distâncias com trechos rodoviários curtos, utilizando caminhões exclusivos para defensivos.

Esses veículos movimentam os produtos desde o porto ou indústrias até o terminal de Sumaré (SP) e, posteriormente, para Rondonópolis (MT) e Anápolis (GO). Antes da operação dedicada, o transporte entre Sumaré e Rondonópolis demorava de 15 a 18 dias, reduzido agora para 11 dias, em média. Além do mercado interno, a empresa também realiza o transporte de defensivos importados, principalmente da China e da Índia, integrando o transporte ferroviário do Porto de Santos até os terminais e a entrega final com caminhões exclusivos.

A pontualidade da coleta (OTD) subiu de 70,7% em 2023 para 98,4% em 2024, e a entrega atingiu 100% de precisão, contra 86,2% no ano anterior. A operação também contribuiu para reduzir emissões de carbono. Entre julho de 2023 e setembro de 2024, foram evitadas 8,8 mil toneladas de CO<sub>2</sub>, equivalente à emissão de 1,9 mil veículos, o que exigiria 63,7 mil árvores para compensação.

"Montamos uma operação exclusiva de acordo com as necessidades dos clientes. Esse mercado difere dos demais produtos do mercado interno, que são vendidos no estado de São Paulo e entregues em Mato Grosso e Goiás. Com os defensivos, ocorre uma transferência de estoque, já que os produtos são diretamente vendidos nos estados de destino", afirma Marcus Bruno Carvalho Nascimento, executivo de vendas da Brado, responsável pela carteira de defensivos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/11/2024*

## COSCO SHIPPING INAUGURA PORTO EM LIMA

*Da Redação Portos e logística 18/11/2024 - 17:36*



Na quinta-feira passada (14) foi realizada a cerimônia de inauguração do Porto de Chancay, no Peru, com a participação, por videoconferência, do presidente chinês Xi Jinping e da presidente peruana Dina Boluarte. Localizado a cerca de 78 km ao norte de Lima, o porto é o primeiro investimento portuário verde e inteligente da Cosco Shipping na América do Sul. O complexo natural de águas profundas possui localização estratégica e alta conectividade logística, com infraestrutura projetada para receber os maiores navios porta-contêineres do mundo. Com 1.500 metros de comprimento e 4 berços,

incluindo dois para contêineres e dois multiuso, sua capacidade anual abrange 1 milhão de TEUs, 6 milhões de toneladas de carga a granel e 160.000 veículos.



O porto conta com armazéns, pátios de armazenamento e áreas logísticas, além de um túnel de 1,8 km que o conecta à Rodovia Pan-Americana, otimizando o transporte terrestre. O projeto incorpora equipamentos inteligentes e veículos elétricos, reduzindo em mais de 25% o consumo de energia. Após uma operação de teste considerada bem-sucedida, a empresa planeja estabelecer um centro regional de logística e implementar rotas diretas de contêineres entre Xangai e Chancay, reduzindo o tempo de trânsito para 23 dias.

Um novo serviço ro-ro está previsto para transformar o porto em um hub automotivo na América do Sul. Além disso, a primeira fase do projeto já gerou mais de 8.000 empregos diretos e incluiu iniciativas ambientais como centros de resgate de fauna e esforços de preservação de habitats naturais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2024

### SETOR DE CABOTAGEM TEM CRESCIMENTO DE 21% NO ACUMULADO DO ANO

Por Danilo Oliveira Navegação 14/11/2024 - 23:33

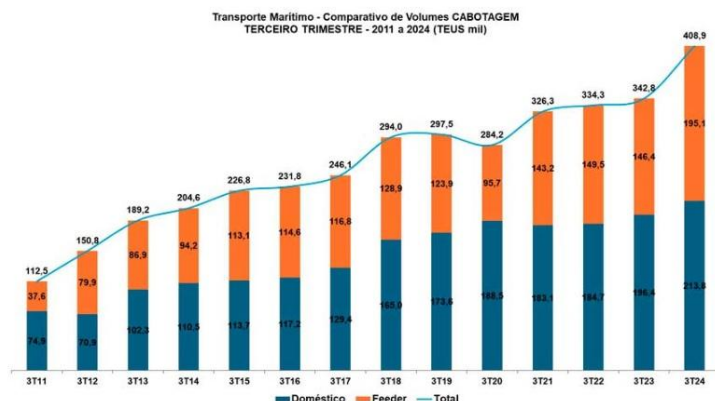


Abac verificou aumento de 19,7% nos volumes transportados pelas associadas no 3º trimestre. Feeder continua a ter destaque, com 546,8 mil TEUs movimentados de janeiro a setembro

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) verificou um crescimento de 20,9% no volume operacional do setor nos nove primeiros meses de 2024, considerando a soma dos segmentos doméstico e feeder. No 3º trimestre, as associadas apuraram 19,7% de crescimento, ante crescimentos

de 16,5% no 1º trimestre e de 25,9% no 2º trimestre, fechando o semestre com crescimento de 21,4%.

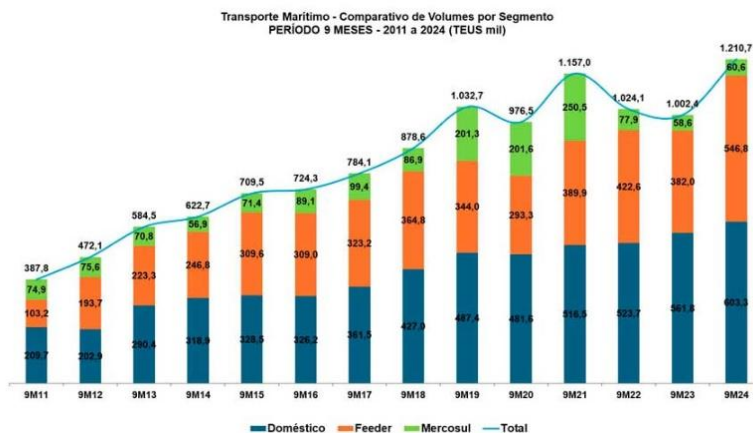
A movimentação no 3º trimestre totalizou 433,4 mil TEUs, sendo 213,8 mil TEUs de carga doméstica, 195,1 mil TEUs no feeder e 24,4 mil TEUs no trade Mercosul. No mesmo período de 2023, essas movimentações foram de 196,4 mil TEUs (doméstico), 146,4 mil TEUs (feeder) e 19,2 mil TEUs (Mercosul), somando 362 mil TEUs.



De janeiro a setembro, as empresas de cabotagem transportaram 1,2 milhão de TEUs, ante 1 milhão TEUS nos nove primeiros meses de 2023. Nesse período, a carga doméstica cresceu de 564,8 mil TEUs (9M23) para 603,3 mil TEUs (9M24), enquanto o feeder subiu de 382 mil TEUs para 546,8 mil TEUs. Já a movimentação do trade Mercosul passou de 58,6 mil TEUs para 60,6 mil TEUs, na mesma base de comparação.

A associação informou à Portos e Navios que os números do primeiro semestre foram revistos e agora incluem a movimentação da Norcoast, que iniciou operações no começo de 2024 e se filiou à Abac em setembro. Para efeito conceitual, o volume de cabotagem é a soma do doméstico + feeder,

sendo o volume doméstico a fatia mais representativa do negócio para as empresas. Os números contemplam, somente, as empresas associadas à Abac.



“Olhando apenas na cabotagem, o que tem puxado o crescimento é o feeder onde houve crescimento de 41,5% no 1º trimestre e 56,6% no 2º trimestre, totalizando 49,2% no semestre. No 3º trimestre, manteve o crescimento, em 33,3%”, comentou o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano. No transporte puramente doméstico, o crescimento foi de 5,3%, 7,8% e 8,9% nos respectivos trimestres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/11/2024

## FRAGATA 'CUNHA MOREIRA' TEM PRIMEIRO CORTE DE CHAPA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 14/11/2024 - 22:48



Marinha prevê que terceira das quatro unidades classe Tamandaré seja lançada em 2026 e incorporada à esquadra em 2028. Força naval inaugurou grupo de recebimento dos meios navais do programa de construção

A Marinha do Brasil e a sociedade de propósito específico (SPE) Águas Azuis realizaram, na última quarta-feira (13), o corte da primeira chapa de aço da fragata Cunha Moreira (F202), a terceira das quatro embarcações previstas no Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT). O evento foi realizado na thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul (tkEBS), em Itajaí, Santa Catarina. A previsão é que a terceira fragata da classe seja lançada em 2026 e incorporada à esquadra em 2028.

O primeiro corte de chapa, que marca o começo da construção de um navio, representa a transição da fase de projeto e planejamento para a etapa de fabricação. Para alcançar este estágio, o projeto detalhado da embarcação deve estar completo e aprovado, garantindo que todos os aspectos de engenharia, planejamento e logística estejam prontos para a produção. A Marinha ressaltou que, a partir deste momento, os recursos começam a ser aplicados de forma intensiva, e o cronograma de construção ganha uma nova dinâmica, com maior ênfase no controle de qualidade e na eficiência da produção.

A Marinha destacou que o corte da primeira chapa de aço da F202 representa um marco na modernização da frota naval, pois pela primeira vez três fragatas são construídas, ao mesmo tempo, em território brasileiro, com alto índice de conteúdo local. A primeira embarcação, a fragata “Tamandaré” (F200), já passou pela cerimônia de lançamento, em agosto deste ano, e está na fase de testes de cais. Já o batimento de quilha da fragata “Jerônimo de Albuquerque” (F201) foi realizado em junho de 2024 e a previsão é de que ela seja lançada ao mar em agosto de 2025.



No mesmo dia do corte de chapas, foram inaugurados, em Itajaí, os escritórios do Grupo de Recebimento das fragatas classe Tamandaré (F200). Segundo a Marinha, são 12 módulos, com área útil total de 325 m<sup>2</sup>. No local, vão trabalhar os 112 militares que fazem parte da futura tripulação do navio. A obra durou cerca de seis meses e envolveu a construção de toda infraestrutura de hidráulica, esgoto, elétrica e pavimentação.

A expectativa é de que sejam gerados cerca de 23 mil empregos (2 mil diretos, 6 mil indiretos e 15 mil induzidos) durante a construção das fragatas Tamandaré. O PFCT está incluído no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, no eixo de Inovação para a Indústria de Defesa, o que garante mais investimentos e possibilita a nacionalização de sistemas avançados, capacitando empresas brasileiras na produção, manutenção e modernização dos recursos empregados ao longo do ciclo de vida dos navios.

A fragata Cunha Moreira poderá atingir a velocidade de 25 nós, que equivale a cerca de 47 km/h. O nome do navio é uma homenagem ao almirante Luís da Cunha Moreira, o Visconde de Cabo Frio, primeiro brasileiro nato a exercer o cargo de ministro da Marinha do Brasil. Ele combateu nas guerras napoleônicas e esteve presente na conquista da Guiana Francesa. Foi um dos responsáveis pela formação da primeira Esquadra do Brasil e desempenhou papel fundamental no processo de consolidação da independência política brasileira.

O PFCT é uma parceria entre a Marinha e a SPE Águas Azuis, formada pela thyssenkrupp Marine Systems, Embraer Defesa e Segurança e Atech, e gerenciado pela Emgepron. A assinatura do contrato foi realizada em março de 2020. Os navios serão dotados de convoo, hangar para helicóptero, radares, sensores e armamentos de última geração. O programa prevê a transferência de tecnologia de manuseio e fabricação dos navios a partir de chapas de aço com baixa espessura, além da produção em blocos para serem edificados posteriormente.

De acordo com a Marinha, essa metodologia permite instalar acessórios e fundações de forma antecipada, além de facilitar a colocação de equipamentos a bordo e possibilitar trabalhos em diversos estágios de maneira segregada em cada unidade. A força naval acrescenta que o PFCT trabalha com tecnologia 'paperless', que visa ao desenvolvimento totalmente digital, eliminando o papel na linha de produção, promovendo a preservação ambiental. O projeto prevê a gestão do ciclo de vida do navio, que projeta os investimentos desde a construção até o desfazimento do meio.

### ***Ficha técnica da fragata "Cunha Moreira"***

- Comprimento: 107,2m
- Boca: 15,95m
- Pontal (altura): 20,2m
- Deslocamento: 3.380 toneladas
- Autonomia: 5.500 milhas náuticas

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/11/2024*



## **MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA**

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 18/11/2024*