

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 136/2024
Data: 28/11/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
HUB PORTS NO BRASIL: PORTO DE SANTOS PODE LIDERAR AVANÇO LOGÍSTICO	4
LEILÕES NO PORTO DE SANTOS VÃO TRAZER BILHÕES DE REAIS EM INVESTIMENTOS NO LITORAL DE SÃO PAULO.....	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
BNB TERÁ MAIS R\$ 10 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA EM 2025.....	7
INFRAESTRUTURA DIGITAL É SEGURANÇA NACIONAL, APONTA ANÁLISE CEPLAN 2024	8
INFRAESTRUTURA TEM DESAFIOS DE MÃO DE OBRA, ESTRADAS E AEROPORTOS	10
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
EM SÃO LUÍS (MA), SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA ENTREGA DE OBRAS DO AEROPORTO LOCAL.....	12
PESQUISA BRASILEIRA IDENTIFICA PRINCIPAIS BARREIRAS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM AEROPORTOS E COMPANHIAS AÉREAS	13
AEROPORTOS - INVESTIMENTOS DE R\$ 1,4 BI NA REQUALIFICAÇÃO DE AEROPORTOS DO NORTE VÃO ALAVANCAR O TURISMO NA REGIÃO	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
SENATRAN PROMOVE A 3ª EDIÇÃO DO SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO, EM BRASÍLIA	16
PORTAL PORTO GENTE	16
APS PARTICIPA DE SEMINÁRIO SOBRE LEGISLAÇÃO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS	16
QUEM REBOCA QUEM?	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL.....	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
<i>Acordo já 1</i>	20
<i>Acordo já 2</i>	20
<i>Acordo já 3</i>	20
<i>Acordo já 4</i>	20
<i>Mal-estar superado 1</i>	20
<i>Mal-estar superado 2</i>	21
NACIONAL - GOVERNO PROJETA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA COM MAIOR PROGRAMA DE LEILÕES DA HISTÓRIA	21
REGIÃO SUL - PROJETO DE CONCESSÃO DA HIDROVIA BRASIL-ÚRUGUAI NÃO ESTÁ PARADO, DIZ SECRETÁRIO	22
RODOVIAS - BR-101 LIDERA PREÇOS MAIS ALTOS DE COMBUSTÍVEIS NO PAÍS, APONTA ÍNDICE	23
NACIONAL - PACOTE FISCAL MIRA R\$ 70 BILHÕES EM DOIS ANOS COM CORTES E ISENÇÕES	24
PORTO DE SANTOS - CENEP E APS FOMENTAM TECNOLOGIA E FORMAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO	25
REGIÃO SUDESTE - SOPEP LANÇARÁ PROGRAMA EM 2025 PARA ATENDER NECESSIDADE DE OPERADORES	26
REGIÃO SUDESTE - PORTOLOG DESTACA SÃO VICENTE COMO ALTERNATIVA ESTRATÉGICA AO PORTO DE SANTOS	26
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SALVADOR RESISTE ÀS CHUVAS QUE PARALISAM A CIDADE.....	27
BAHIA ECONÔMICA - BA	28
FEBRABAN DIZ QUE PACOTE FISCAL ESTÁ “NA DIREÇÃO CERTA”.....	28
SALVADOR TERÁ VOOS DIÁRIOS PARA BUENOS AIRES A PARTIR DE JANEIRO	29
O SOPEP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	29
ADIAR A LEI ANTIDESHAMAMENTO FOI NECESSÁRIO, DIZ PRESIDENTE DA CARGILL NO BRASIL.....	29
GOVERNO FEDERAL APRESENTA A MAIOR CARTEIRA DE LEILÕES PORTUÁRIOS DA HISTÓRIA DO PAÍS	30
PORTOS DE LISBOA, SETÚBAL E VIGO FIRMAM PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	31
JORNAL O GLOBO – RJ	32
LULA CHAMA CORTE GASTOS DE 'MEDIDA EXTRAORDINÁRIA': 'TEMOS QUE CUMPRIR O ARCABOUÇO FISCAL'	32
SUPERSALÁRIOS: GOVERNO QUER REDUZIR EXCEÇÕES AO TETO REMUNERATÓRIO, MAS NÃO ESTIMA IMPACTO DA MEDIDA ..	33
FUNDO DE FINANCIAMENTO À CIÊNCIA DEIXA DE SER OBRIGATÓRIO, PREVÊ PACOTE DE CORTE DE GASTOS DO GOVERNO	34
EQUINOR: PROJETO RAIA GANHA IMPULSO COM GASODUTO DE 200 QUILOMETROS	35
ECORODOVIAS VENCE LEILÃO PARA ADMINISTRAR NOVA RAPOSO COM OUTORGA DE R\$ 2,19 BILHÕES.....	36
PETROBRAS TERÁ PRIMEIRA FÁBRICA DE METANOL VERDE, COMBUSTÍVEL USADO EM NAVIOS, DO BRASIL	38
NOVA REGRA DO SALÁRIO MÍNIMO: GOVERNO ESPERA POUPAR R\$ 109,8 BILHÕES EM CINCO ANOS COM APOSENTADORIAS E BENEFÍCIOS	39



NOVA REGRA DO SALÁRIO MÍNIMO PREVÊ REAJUSTE LIMITADO AO MESMO TETO DO ARCABOUÇO FISCAL; ENTENDA O QUE MUDA	41
CÂNCER, AIDS, PARKINSON E ESCLEROSE MÚLTIPLA: VEJA A LISTA DE DOENÇAS QUE PERDEM DIREITO À ISENÇÃO DE IR	42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	43
GOVERNO DO RIO E SUPERVIA CONFIRMAM ACORDO PARA EMPRESA DEIXAR CONCESSÃO DE TRENS	43
‘MESMO QUE ACONTEÇA TUDO O QUE O GOVERNO PLANEJA, A CONTA NÃO FECHA’, DIZ CASTELAR; REVEJA LIVE	44
QUAL É A AVALIAÇÃO SOBRE O PACOTE FISCAL ANUNCIADO PELO GOVERNO LULA? ECONOMISTAS RESPONDEM	46
FAZENDA DIZ QUE REGRA DE TRANSIÇÃO DOS MILITARES ESTÁ PACTUADA E TERMINARÁ NO FIM DESTA DÉCADA	50
‘PARA NÓS, PACOTE NÃO CHEGA A R\$ 70 BI; FICA EM TORNO DE R\$ 40 BI’, DIZ CEO DA BRADESCO ASSET	52
VALOR ECONÔMICO (SP).....	53
BNB LIBERA R\$ 3,6 BI PARA CONSTRUÇÃO DE TRECHO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA	53
TRIPULAÇÃO DE NAVIO DA CHINA É SUSPEITA DE ARRASTAR ÂNCORA PARA CORTAR CABOS NO MAR BÁLTICO.....	54
PRUMO ESPERA AVANÇO DA REGULAÇÃO DE EÓLICAS OFFSHORE NAS PRÓXIMAS SEMANAS.....	55
ESTATAL CHINESA COMPRA OPERAÇÃO DE ESTANHO DA MINERADORA TABOCA POR US\$ 340 MILHÕES	56
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	57
NAVEMAZÔNIA RECEBE AUTORIZAÇÃO EMERGENCIAL PARA OPERAÇÃO STB	57
EAS CELEBRA 4 ANOS DE REPARO E OLHA PARA NOVOS DESAFIOS	58
EXPORTAÇÕES DE FEIJÃO E GERGELIM POR PARANAGUÁ GANHAM DESTAQUE EM 2024	59
CAMORIM RECEBE REBOCADOR AZIMUTAL 'C-FÊNIX'	60
GREVE DOS AUDITORES DA RECEITA IMPACTA COMÉRCIO EXTERIOR E GERA AÇÕES JUDICIAIS	60
NAVEGAÇÃO É RESTABELECIDADA EM MANAUS APÓS ESTIAGEM RECORDE.....	61
PORTO ITAPOÁ ADICIONA MAIS 500 NOVAS TOMADAS DE CONTÊINERES REFRIGERADOS	62
PORTOSRIO LANÇA EDITAL PARA VENDA DE EDIFÍCIO.....	63
EQUINOR RECEBE 200 KM DE TUBOS DA TENARIS PARA O GASODUTO RAIA	63
MPOR ENVIA CONCESSÃO DO CANAL DE PARANAGUÁ PARA ANÁLISE DO TCU	64
AMRJ INICIA CONSTRUÇÃO DO 5º NAVIO-PATROLHA CLASSE MACAÉ	64
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	65
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	65



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

HUB PORTS NO BRASIL: PORTO DE SANTOS PODE LIDERAR AVANÇO LOGÍSTICO

Estudo aponta que a adoção de hub ports, com destaque para o cais santista, pode triplicar o transbordo de contêineres, reduzir custos logísticos e impulsionar a conectividade dos portos nacionais

Por Bárbara Farias



Navio de contêineres em Santos: incentivo a portos concentradores pode contribuir para expansão do setor e alavancar crescimento logístico (Vanessa Rodrigues/AT)

Se o sistema portuário brasileiro contasse com um ou mais portos concentradores e distribuidores de cargas, os chamados hub ports, seria possível triplicar o transbordo de contêineres para portos menores no País, adotando uma logística mais ágil, eficiente e com menor custo. É o que aponta o estudo “Contribuições para o planejamento da consolidação de hub ports no Brasil” desenvolvido pela consultoria A&M Infra, Navarro Prado

Advogados e APM Terminals, anunciado ontem. O documento indica ainda que o Porto de Santos tem vocação natural para ser um hub port.

Segundo o sócio-diretor da consultoria A&M Infra, Marcos Pinto, na prática, os portos concentradores estão aptos a receber navios que transportam até 15 mil TEU (contêiner padrão de 20 pés), o equivalente a 100 mil toneladas. A carga desembarca, fica concentrada e é distribuída entre navios de menor porte (feeder, 4 mil TEU) com destino a portos menores. Essa distribuição de cargas é conhecida como hub-and-spoke, uma tendência mundial que otimiza a logística como um todo, mas que o Brasil ainda não adota por falta de infraestrutura portuária.

A operação de um hub eficiente permitiria reduzir o tempo de layover (conexão de um contêiner entre o navio de longo curso e o de cabotagem), que hoje varia de 5 a 7 dias nos portos do País, reduzindo atrasos e contratempos para as escalas seguintes. Ao conectar serviços de feeder ao hub, amplia-se a conectividade de portos menores com as diferentes linhas dos armadores e portos de destino.

“A consolidação de um ou mais hub ports no Brasil significaria um acréscimo potencial de até 4,6 milhões de TEU de transbordo, em volumes de 2023. Neste mesmo ano, foram movimentados no transbordo 2,4 milhões de TEU. Num cenário mais arrojado, com hub ports, o volume de transbordo poderia triplicar, saltando dos atuais 18% para algo entre 30% e 40%”, avaliou o diretor de Investimentos da APM Terminals para as Américas, Leonardo Levy.

Primeiro passo

Contudo, os especialistas defendem que o primeiro passo deve partir do poder público. “O Governo Federal precisa ter um planejamento orçamentário para alocar recursos para isso. A obrigação de investimento poderia ser incluída no contrato de arrendamento do terminal, mas é preciso avançar nessa etapa de planejamento”, afirmou o sócio do escritório Navarro Prado Advogados, Lucas Navarro Prado.

Conforme o estudo, hipoteticamente, se o hub-and-spoke fosse adotado na rota da costa leste da América do Sul para a Ásia, poderia reduzir o custo do transporte marítimo em 13%. Se tal solução viesse a ser adotada para os principais serviços dessa rota, a economia seria de cerca de R\$ 600 milhões ao ano em 2030.

Porto de Santos

Marcos Pinto disse que o Porto de Santos é um candidato natural e favorito a se tornar um hub brasileiro. “É o maior da América Latina, responde por cerca de 40% da movimentação nacional de contêineres e é o único que recebe todas as linhas de longo curso (internacionais) que passam pela costa leste da América Latina, mas o acesso aquaviário não permite a operação de novas classes de navios em sua plena capacidade”.

Ao que Levy complementou: “Hoje, o Porto de Santos tem transbordo, mas poderia intensificar isso se acomodasse um hub, desde que tivesse terminal com grande capacidade e infraestrutura no canal de acesso”.

O executivo observou também que o sistema estimula toda a cadeia de transporte marítimo. “Se isso acontecesse em Santos, a gente teria aumento de 60% na cabotagem, o que exigiria aumentar a frota de navios, eventualmente usar estaleiros nacionais, construir embarcações ou aumentar a demanda por reparo dos navios. Então, você estimula o crescimento do número de oficiais da Marinha Mercante”.



Projeto de concessão do canal do Porto de Santos projeto está em fase de elaboração de estudos pela APS (Matheus Tagé/AT)

Concessão permitirá dragagem de aprofundamento e expansão

O Governo Federal tem uma visão alinhada ao estudo proposto. Ontem, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou que a concessão do canal de navegação do Porto de Santos à iniciativa privada ocorrerá no último trimestre de 2026. Atualmente, o projeto está em fase de elaboração de estudos pela

Autoridade Portuária de Santos (APS).

Em entrevista no Summit Antaq 2024, promovido pelo Grupo Tribuna e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na última terça-feira, em Brasília, a secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, comentou sobre a importância desse movimento para a ampliação a cabotagem.

“Para termos um aprofundamento do canal (dragagem) para 17 metros, a ideia é que parta para uma concessão de longo prazo. Hoje, temos restrição e os maiores navios do mundo não escalam Santos. Então, com um canal mais profundo, a ideia é que esses navios atraiam em Santos e a gente possa, por cabotagem, fazer a distribuição para os outros portos do País”.

Mariana complementou que, devido à falta de capacidade de Santos, “hoje, muitas cargas são deslocadas para os portos do Paraná e Santa Catarina”.

Outros portos Além de Santos, Paranaguá (PR), Itapoá (SC), o complexo Itajaí-Navegantes (SC), Suape (PE) e Pecém (CE), também poderiam se tornar hub ports, de acordo com o levantamento, por possuírem grandes grupos que transportam e operam cargas nos próprios terminais (verticalização), potencial para expansão e aumento de capacidade e fácil adequação do acesso aquaviário. Esses atributos favorecem os planejamentos de importadores, exportadores, armadores e serviços específicos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/11/2024

LEILÕES NO PORTO DE SANTOS VÃO TRAZER BILHÕES DE REAIS EM INVESTIMENTOS NO LITORAL DE SÃO PAULO

Ministro Silvio Costa Filho confirma arrendamentos no cais santista pelos próximos anos
Por **Bárbara Farias**



Área total do STS10 é de 601,9 mil metros quadrados e atrai desde já interesse das principais armadoras (Vanessa Rodrigues/AT)

Brasília, uma carteira de 50 empreendimentos, entre arrendamentos e concessões, para os próximos dois anos. Eles somam R\$ 18,2 bilhões em investimentos. Cinco projetos do Porto de Santos estão contemplados nesse pacote, entre eles o leilão do STS10 em 2025 e a concessão do canal de acesso em 2026. Os leilões listados ocorrerão em 12 estados que concentram portos estratégicos para o comércio exterior.

Para que os certames saiam do papel, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que a pasta vem trabalhando em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pretende criar um grupo de trabalho permanente junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) com o objetivo de “acelerar essa carteira de investimentos no Brasil”. Além disso, o Governo Federal oferece linhas de financiamento a juros baixos por meio do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Banco Nacional do Desenvolvimento Social (BNDES Finem), entre outros.

Outro benefício são os incentivos fiscais à iniciativa privada via isenção no Imposto de Renda aos investidores de debêntures incentivadas, isenção de PIS/Pasep e Cofins no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) e no Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

Costa Filho comemora os resultados do setor portuário dizendo que deve encerrar o ano com um crescimento de 6% e que o segmento de contêineres cresceu mais de 15% em setembro. “Houve ainda alta nas exportações e em investimentos contratados”.

Porto de Santos

Um dos mais visados, o leilão do STS10 está previsto para o último trimestre de 2025. Trata-se de uma área já construída, de 601,9 mil metros quadrados (m²), localizada no cais do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos. O terminal será dedicado à movimentação de contêineres, com capacidade estimada em 2 milhões de TEU (contêiner padrão de 20 pés). O prazo de concessão será de 25 anos e o investimento previsto é de R\$ 3,51 bilhões.

Já a licitação do STS08 ocorrerá no primeiro trimestre do ano que vem. A área a ser arrendada é de 30,5 mil m² e será dedicada à movimentação de granel líquido. O contrato será de 25 anos, com investimento de R\$ 491,5 milhões. O STS33 será licitado no segundo semestre. O terminal irá operar granel líquido em uma área de 30,5 mil m². O contrato é de 25 anos, no valor de R\$ 491,5 milhões.

O leilão do STS53 está previsto para o primeiro trimestre de 2026. Será arrendada uma área de 87,9 mil m² destinada à movimentação de fertilizantes. A concessão será por 25 anos e o investimento obrigatório é de R\$ 658,8 milhões. No mesmo ano, no último trimestre, o Governo planeja licitar a concessão do canal de navegação do Porto de Santos. O projeto está em fase de elaboração de estudos pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

Fonte: **A Tribuna Digital - SP**
Data: 28/11/2024

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

BNB TERÁ MAIS R\$ 10 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA EM 2025

O terceiro painel do Análise Ceplan 2024 discutiu as Perspectivas de Financiamento e Investimento em Infraestrutura no Nordeste

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



Participantes do terceiro painel da Análise Ceplan 2024: Paulo Guimarães, da Ceplan; Maria Fernanda Coelho, do BNDES, Paulo Câmara, do BNB; Karla Bertoco, da Jive Mauá Capital e Marco Buzzo, da CEF. Foto: Movimento Econômico

O presidente do Banco do Nordeste (BNB), Paulo Câmara, afirmou que a instituição vai ter mais R\$ 10 bilhões para financiar a infraestrutura da região em 2025. Ele foi um dos palestrantes do evento Análise Ceplan 2024 que ocorreu na tarde desta quarta-feira (27) no auditório da Torre 5 do Shopping RioMar, zona sul do

Recife. Com o tema Desafios da Infraestrutura Física e Digital, o seminário foi fruto de uma parceria entre a Ceplan Consultoria e o Movimento Econômico.

“O banco aplica em infraestrutura, em média, cerca de R\$ 10 bilhões na região. As parcerias que estamos firmando com organismos internacionais vão trazer a oportunidade de mais R\$ 10 bilhões. Isso vai dar condições de atendermos mais demandas que temos hoje de infraestrutura na região, principalmente em energias renováveis e hidrogênio verde”, explica Paulo Câmara, que participou do terceiro painel do seminário que abordou as Perspectivas de Financiamento e Investimento em Infraestrutura no Nordeste.

Ainda no mesmo painel, estavam o economista e sócio da Ceplan Consultoria, Paulo Guimarães; a diretora Financeira e de Crédito do BNDES, Maria Fernanda Coelho; a diretora da Jive-Mauá Capital, Karla Bertoco; e o superintendente nacional da Caixa Econômica Federal (CEF), Marco Buzzo. O evento contou com três painéis.

O Análise Ceplan tem o patrocínio do Complexo Industrial Portuário de Suape, Caixa Econômica Federal (CEF), Banco do Nordeste, Agemar/Dix Aeroportos, Grupo Moura, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e Sindicato dos Operadores Portuários. O evento também contou com o apoio da Folha de Pernambuco.

Na sua apresentação, Paulo Câmara disse que o setor de saneamento básico recebeu financiamentos de R\$ 4,2 bilhões de 2023 para cá pelo BNB. “Isso representou 10 vezes o que foi executado pelo entre 2019 e 2022. O banco sabe da importância da melhoria da infraestrutura no Nordeste e das oportunidades que ocorrem a partir do momento que a infraestrutura melhora”, comentou o presidente do BNB.

Inclusive, nesta quinta-feira (28), o BNB assina, o termo aditivo que vai possibilitar o empréstimo de R\$ 3,6 bilhões com recursos do Fundo do Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) para as obras do trecho cearense da Ferrovia Transnordestina.

BNDES: falta informação

A diretora Financeira e de Crédito do BNDES, Maria Fernanda Coelho, contou que o banco de desenvolvimento fez um acordo com a Caixa Econômica Federal e vai operar os recursos do FGTS da ordem de R\$ 12 bilhões. Deste total, R\$ 6 bilhões serão destinados para saneamento e R\$ 6 bilhões para mobilidade. Segundo a executiva, as contratações do BNDES cresceram 11% no



Nordeste com a carteira alcançando R\$ 12 bilhões, comparando os nove primeiros meses deste ano com o ano de 2023. “No mesmo período, os desembolsos cresceram 33%”, revelou.

Ainda no painel, Maria Fernanda citou alguns desafios, como por exemplo, superar a falta de informação (das empresas) de como acessar as linhas de crédito da instituição. “São 20 mil empresas na região cujo faturamento é superior a R\$ 100 milhões”, contou, acrescentando que a intenção da instituição é “diminuir as assimetrias para alavancar ainda mais o crédito na região”.

Marco Buzzo, superintendente nacional da Caixa, disse o Brasil tem oportunidade de assumir posição relevante na construção de data center e o Nordeste é estratégico. A demanda de energia para data center é estratosférica e a gente vê a oportunidade que o Nordeste oferece em congregar investimentos em energia renovável, com apelo à sustentabilidade, associada a essa capacidade de geração e tratamento de dados. É preciso agora colocar essa lideranças empresariais da região na mesa com os investidores, porque essa necessidade não é para daqui a alguns anos, é imediata. Isso é importante porque a verba do investidor privado vem se somar a da Caixa, BNB e BNDES”, disse.

Karla Bertoco, diretora do fundo Jive-Mauá Capital, disse que isso é importante porque os fundos não têm a mesma capilaridade dos bancos públicos, mas podem fazer parceria no investimento. “Mas precisamos ter segurança jurídica para que os investidores cheguem porque eles estão machucado com o fatos do passados”, disse.

A infraestrutura e o desenvolvimento do NE

A secretária estadual de Meio Ambiente, Sustentabilidade e Fernando de Noronha, Ana Luiza Ferreira, presente no evento, argumentou que discutir os temas abordados no seminário é “fundamental” para o desenvolvimento da região. “O evento inovou ao trazer informações não só de Pernambuco, mas do Nordeste como um todo. Foi importante ver que nenhum painel deixou de falar de meio ambiente numa visão de desenvolvimento sustentável”, resumiu.

A CEO do Movimento Econômico, Patrícia Raposo, atestou que a iniciativa atraiu o empresariado para um debate urgente. E complementou: “Não ficamos só nas críticas. As mesas de debates apontaram desafios e caminhos, inclusive com dirigentes dos principais bancos de fomento do país discutindo sobre linhas de crédito e perspectivas regionais. A presença de empresários nos debates foi importante porque são eles quem sentem as dores e têm autoridade para apontar problemas. E sugerir soluções”.

E, por último, o sócio da consultoria Ceplan, Paulo Guimarães, que conduziu o terceiro debate, citou questões abordadas no evento que podem ajudar a melhorar a infraestrutura no Nordeste, como “a questão da governança, a coordenação dos bancos públicos, a retomada do Comitê Regional das Instituições Financeiras Federais (Coriff), uma participação consorciada das instituições dividindo os riscos numa ação coordenada”. E concluiu: que estas ações poderiam contemplar “uma série de projetos que deveriam ser prioritários para que saíssem do papel”.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/11/2024

INFRAESTRUTURA DIGITAL É SEGURANÇA NACIONAL, APONTA ANÁLISE CEPLAN 2024

Destacando a importância de investir em data centers, capacitação profissional e energia limpa no Brasil, infraestrutura digital foi tema da Análise Ceplan 2024

Por Assíria Florêncio - assiria.florencio@movimentoeconomico.com.br

A descentralização da infraestrutura digital é necessária para transformar a região Nordeste do País em um hub global de dados. A mudança só virá com o fomento à instalação dos cabos submarinos noutros estados da região e com a chegada de data centers a mais capitais e municípios do interior. Essa é a conclusão do debate entre Porto Digital, Um Telecom e Brisagnet, as protagonistas da discussão sobre os desafios da infraestrutura digital no Nordeste durante o evento Análise Ceplan

2024 ocorrido nesta quarta-feira (27), uma co-realização da Ceplan Consultoria e Movimento Econômico.



José Roberto Nogueira, CEO da Brisanet; Pierre Lucena, presidente do Porto Digital, e Rui Gomes, CEO da Um Telecom, com Jorge Jatobá na discussão sobre infraestrutura digital no Análise Ceplan/Foto: ME

A necessidade de descentralização se deve ao crescimento da Inteligência Artificial. O tema abriu e inflamou o debate. “Os governos sabem o quanto de infraestruturas, servidores e consumo de energia precisamos para processar a enorme quantidade de dados atrelada à essa tecnologia”, indagou Rui Gomes, CEO da Um Telecom, no debate mediado por Jorge Jatobá, economista e sócio da Ceplan.

- Panorama da infraestrutura digital
- Brisanet na Análise Ceplan
- Data centers e geração de energia limpa: onde investir?
- Financiamento e políticas públicas

Um mundo fadado a viver de forma digital com telemedicina, educação a distância, home office, veículos autônomos e outras mais facilidades, é um mundo fadado a ser dependente de uma infraestrutura digital robusta. O desafio que os estados do Nordeste têm pela frente diante do avanço da digitalização e da IA foi o tema da abertura da Análise Ceplan, que tem o patrocínio do Complexo Industrial Portuário de Suape, Caixa, Banco do Nordeste, Agemar/Dix Aeroportos, Grupo Moura, Sudene e Sindicato dos Operadores Portuários e o apoio da Folha de Pernambuco.

Panorama da infraestrutura digital

“Precisamos de um verdadeiro ecossistema de transformação digital. Desde rede de fibra óptica de qualidade para o Porto Digital, a rede de backbone que leva internet para o Sertão de Pernambuco e backhaul, que retorna à cidade”, elenca Gomes. Só é infraestrutura, segundo ele, quando rede de acesso para o usuário final tem qualidade.

Apesar de Pernambuco ser atendido com internet de qualidade, como destaca Pierre Lucena, presidente do Porto Digital, é preciso dar um passo além. A centralização dos cabos submarinos em Fortaleza é, para o especialista, um “problema, inclusive, de segurança nacional — e não só econômico”. “Basta um mergulhador” para causar uma pane na internet brasileira.

A solução é simples: regularização da alocação dessa infraestrutura. Mas “não vai ser Pernambuco sozinho que vai resolver o problema; é necessária uma mobilização a nível nacional”. O setor revela problemas que só são minimizados, descreve Lucena, com o empenho do setor privado, que leva os cabos do litoral às cidades do interior através das rodovias do País.

Brisanet na Análise Ceplan

A distribuição da internet de forma igual nos centros urbanos e no interior ainda deixa a desejar. Uma torre de transmissão para um município com menos de 60 mil habitantes custa a mesma coisa que uma para uma cidade de 1,5 milhão de pessoas, detalha José Roberto Nogueira, CEO da Brisanet.

O incentivo para essa implementação deve vir do governo. Pois “se (o meio de transmissão) não é ágil, então ele não é competitivo”. Daí vem uma reação em cadeia: sem competitividade não há capacitação da população, nem interesse em levar essa infraestrutura para cidades pequenas.

Data centers e geração de energia limpa: onde investir?



Mas nem só de desafios vive a região. Neste momento, o Nordeste tem grande oportunidade porque tem a capacidade de agregar dois mercados num só lugar: tratamento de dados e geração de energia limpa. A crescente demanda por data centers, essenciais para a infraestrutura de tecnologia da informação, exige alta carga de energia sustentável, o que a região tem de sobra.

José Roberto Nogueira, CEO da Brisagnet, demonstrou como a sua companhia vem ajudando o Nordeste a se manter conectado. A empresa, que surgiu em 1998, tem o DNA da interiorização, implantando a tecnologia do interior para capital e tem 93 mil km de cabos urbanos e 43 km mil no interior, o suficiente para dar volta a terra. “A área que a empresa cobre no Nordeste, que em 1998 estava 50 anos atrás dos Estados Unidos, hoje está à frente. Essa região do Nordeste está com capilaridade e capacidade superior aos Estados Unidos”, disse José Roberto em sua apresentação.

Em 2021, após abrir capital e passar a ser listada em bolsa, a Brisagnet Serviços de Telecomunicações (BRIT3) arrematou um lote de 80 MHz da faixa de 3GHz para levar o 5G à região Nordeste do país, no leilão do 5G realizado pela Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações). A empresa, considerada a maior operadora de internet do Nordeste, fez oferta de R\$ 1,2 bilhão. Sua proposta obteve um ágio de 13.741%.

Hoje, a área atendida pela Brisagnet equivale a toda população de Portugal. Para garantir que portadores de celulares simples, tenham o mesmo acesso a dados que os donos de smartphones mais modernos, a empresa tem instalado dezenas de mini data centers pelo Nordeste, garantindo latência e acessibilidade.

O presidente do Porto Digital e o CEO da Brisagnet convergem para um ponto em comum: formação de pessoal capacitado. Enquanto Pierre chama atenção para que “não se faz inovação sem povo”, José Roberto detalha o porquê: não adianta potencial para inovação se não há pessoal capacitado. Com a popularização da IA, um usuário regular de internet em uma casa deixará de consumir 400 GB/mês para consumir vários terabytes por mês — e a manutenção dessa demanda tem como pré-requisito profissionais com expertises específicas.

Financiamento e políticas públicas

“Questões como essa precisam ser prioridade e tratadas por uma secretaria de Infraestrutura Digital”, sugere Gomes, porque muitas vezes visito secretárias de governo e parece que o que digo lá ninguém entende”, reclama Rui Gomes. Ele aponta para a urgência de uma maior profundidade nas ações governamentais, sugerindo a criação de um grupo de trabalho dedicado a enfrentar essas questões. Destacando as recentes quedas de energia em São Paulo, que duram dias, e os desafios impostos por eventos climáticos extremos, como as enchentes em Porto Alegre, ele ressalta a importância da descentralização da estrutura crítica de data centers para garantir a resiliência e a eficiência das infraestruturas digitais.

Gomes enfatiza a necessidade de linhas de crédito mais acessíveis para o desenvolvimento dessas infraestruturas, criticando a ausência de opções competitivas e apontando para o papel que o Banco do Nordeste (BNB) poderia desempenhar na facilitação desse processo.

Pierre Lucena, embora destaque o sucesso do Porto Digital, que se beneficiou do apoio estadual e federal, ressalta a necessidade de uma governança mais eficaz e de condições financeiras mais favoráveis para impulsionar o desenvolvimento tecnológico. A alta taxa de juros, segundo ele, é um obstáculo significativo que impede investimentos mais robustos no setor.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/11/2024

INFRAESTRUTURA TEM DESAFIOS DE MÃO DE OBRA, ESTRADAS E AEROPORTOS

Debate sobre desafio da infraestrutura física, trouxe os temas da conexão entre aeroportos regionais, capacitação da mão de obras e segurança jurídica

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



A economista Tânia Bacelar mediou o debate entre Marcio Guiot, presidente do Porto de Suape, Roberto Tavares, da sócio na Effico, Manoel Ferreira, presidente da Agemar, no evento Análise Ceplan/Foto ME

A segunda mesa do Análise Ceplan 2024/2025 — Desafios da Infraestrutura Física e Digital evidenciou, a partir da experiência dos especialistas convidados, o benefício que as concessões das estradas e dos serviços de saneamento básico podem disseminar em toda a sociedade. É o que concordaram o presidente da Agemar, Manoel Ferreira, e o CEO da EFFICO, Roberto Tavares e o presidente do Porto de Suape, Márcio Guiot.

Os convidados debateram sobre Desafios da Infraestrutura Física, que envolve Mobilidade, Cargas e Transporte, a partir da mediação da economista Tania Bacelar, sócia-fundadora da Ceplan. Além da falta de manutenção das rodovias, o empresário Manoel Ferreira destacou os riscos que a falta de mão de obra qualificada vem provocando em vários setores. “Falta mão de obra para motorista, trabalhador portuário, trabalhador marítimo. Evitar esse apagão pede um investimento que leva de quatro a cinco anos para formar as pessoas”, alertou.



Alguns aspectos positivos no setor de logística foram apontados, como os planos de construção do Cais 6 do Porto de Suape, voltado para o escoamento de grãos. O produto do agronegócio pode ser escoado pelo porto pernambucano. “Año que vem, vamos começar a construir o berço de atracação do Cais 6 para incluir o porto no roteiro do agro”, previu Márcio Guiot. A iniciativa conta com a parceria de Manoel Ferreira, da Agemar. Ele já iniciou o trabalho de prospecção de produtores interessados e preparação dos estudos necessários para estruturar o projeto.

Márcio Guiot, presidente de Suape vê oportunidade no setor de grãos/Foto; ME

O Análise Ceplan tem o patrocínio do Complexo Industrial Portuário de Suape, Caixa Econômica Federal (CEF), Banco do Nordeste, Agemar/Dix Aeroportos, Grupo Moura, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e Sindicato dos Operadores Portuários. O evento também contou com o apoio da Folha de Pernambuco.

Expansão da logística e aeroportos

Como aproximadamente 65% da logística do país depende das estradas, que encontram-se mal cuidadas, o transporte rodoviário vive momento crítico. O presidente da Agemar revelou estar preocupado com a expansão dos condomínios de logística, ao longo da BR-101 no Grande Recife.

“Na minha visão, daqui a dez anos, diante de tantos alvarás que se dá para construir condomínios logísticos a BR-101 vai parar, porque não há espaço para tantos caminhões. O setor de condomínios logísticos cresce a dois dígitos. Quem sai de Suape, no fim da tarde, leva duas horas dentro de um carro num percurso em que se gastaria 40 minutos. É um desafio a ser superando é preciso ter uma visão para frente”, comentou Manoel Ferreira, acrescentando que este é um desafio a ser superado, porque os engarrafamentos, além de contribuírem para onerar o custo de quase todos os produtos, são vetores para a liberação de monóxido de carbono.



Manoel Ferreira, presidente da Agemar, defende mais conexões aéreas para o Brasil/Foto: ME

Manoel Ferreira, que atua no setor de aeroportos através de sua empresa Dix Aeroportos, chamou atenção para a questão das pistas de pouso regionais. “São importantíssimas, o Brasil é muito grande e tem que ter ligação aérea. O empresário não pode perder seis horas para ir a Serra



Talhada com a qualidade de estradas que nós temos. É preciso ter interligação aérea e ninguém fala nisso”, alertou.

Infraestrutura e saneamento

O CEO da EFFICO, Roberto Tavares, defendeu a maior indignação da população urbana frente à poluição orgânica dos corpos d'água. “Toda a sociedade tem que se revoltar com a situação do Canal do Derby, do Canal de Setúbal e de tantos outros”, provocou o executivo da empresa especializada em serviços para a eficiência de companhias de saneamento.

O mercado da EFFICO é oportuno diante de dados, apresentados por Roberto Tavares, como a perda de 40% da água potável produzida, em média, pelas empresas de abastecimento. A concessão dos serviços de saneamento pode representar a oportunidade de eliminação do déficit de esgoto coletado e tratado, além da universalização do abastecimento de água potável, com 25% de perdas, contou Roberto Tavares.

O alcance dessas metas pede etapas anteriores importantes e a análise das experiências já disponíveis de outros estados que já fizeram suas parcerias público-privadas. Roberto Tavares gostaria de ver políticas para desburocratizar as relações com o Estado e uma regulação do setor de saneamento com regras claras, para oferecer previsibilidade aos investidores. “Esse investimento no Nordeste trará saúde, reduzirá o absenteísmo no trabalho e na escola, favorecerá a educação, a construção civil e mesmo o turismo”, defendeu Roberto Tavares. Além disso, esgoto tratado representa maior oferta de água.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/11/2024



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

EM SÃO LUÍS (MA), SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA ENTREGA DE OBRAS DO AEROPORTO LOCAL

Essa é a 8ª entrega de um total de 15 programadas. O Aeroporto de São Luiz recebeu investimentos de R\$ 117 milhões

Nesta sexta-feira (29), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participa da cerimônia de entrega de obras do Aeroporto de São Luís, no Maranhão. Essa é a 8ª etapa de conclusão de um total de 15 planejadas pela empresa CCR Aeroportos, a concessionária responsável pela execução do empreendimento. O terminal recebeu investimentos de R\$ 117 milhões e faz parte da carteira do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

O projeto do Aeroporto de São Luís contempla ampliação da sala de embarque, reforma do balcão de check-in e das pontes de embarque. Incluem ainda a adequação de sinalização do pátio para nove posições de aeronaves (nova configuração "C"), adequação das áreas de escape (Resas), com nova sinalização (90x90), novo reposicionamento das balizas e deslocamento de valas de drenagem afastado da pista, para tornar as áreas laterais mais livres e dar mais segurança às aeronaves na pista.

O Aeroporto São Luís registrou crescimento no número de passageiros no primeiro semestre deste ano. Entre janeiro e junho de 2024, foram mais de 750 mil embarques e desembarques no terminal. O aumento é de quase 3%, em comparação com o mesmo período de 2023, quando 730.764 mil passageiros estiveram no terminal.

Credenciamento

Profissionais da imprensa interessados na cobertura do evento devem fazer o credenciamento por meio do endereço eletrônico da Assessoria de Comunicação do Ministério de Portos e Aeroportos,

no ascom@mpor.gov.br. Na mensagem, é necessário informar o nome do profissional e a empresa de comunicação para a qual trabalha.

Serviço

O que: Entrega das obras do Aeroporto Internacional de São Luís (MA)

Quando: Sexta-feira, 29 de novembro

Onde: Dependências do aeroporto

Horário: 14h30

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

Data: 28/11/2024

PESQUISA BRASILEIRA IDENTIFICA PRINCIPAIS BARREIRAS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM AEROPORTOS E COMPANHIAS AÉREAS

Estudo, desenvolvido pelo Ministério de Portos e Aeroportos em parceria com a Universidade Federal de São Carlos, coleta sugestões e críticas para dar mais segurança e qualidade ao serviço prestado



Objetivo é coletar sugestões das pessoas com deficiência para dar mais segurança e qualidade na prestação de serviços - foto: divulgação

O uso de tecnologias para repassar informações dos voos para pessoas com deficiência auditiva e um maior cuidado com o transporte de cadeiras de rodas pelas companhias aéreas são algumas das colaborações apresentadas pelos participantes da pesquisa de acessibilidade na aviação civil,

desenvolvida pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O estudo, desenvolvido em parceria com a Universidade Federal de São Carlos (UFScar), tem o objetivo de coletar sugestões e críticas das pessoas com deficiência para dar mais segurança e qualidade na prestação de serviços, desde o momento da aquisição da passagem aérea até o desembarque.

“A ideia é compreender as principais barreiras existentes para os passageiros com deficiência para trabalhar diretrizes junto aos aeroportos e às companhias aéreas para tentar reduzir os problemas detectados”, avalia Karla Santos, coordenadora do projeto Aviação Acessível.

As sugestões apresentadas até o momento mostram necessidade de ampliar o uso de tecnologia para pessoas com deficiência, melhorando a acessibilidade já nos sites e aplicativos das companhias aéreas. Para pessoas surdas, os participantes apontam problemas na hora do embarque e até mesmo dentro das aeronaves, para compreender as orientações repassadas pelos tripulantes.

Durante a pesquisa, utilizando uma escala de 1 a 5, o participante avalia tanto a relevância das práticas de acessibilidade apresentadas (89 itens no total), quanto a efetividade daquelas práticas com as quais ele teve experiência durante suas viagens.

Como práticas mais relevantes foram apontadas a “capacitação dos trabalhadores para atendimento de pessoas com deficiência” e “disponibilização dos recursos de acessibilidade”. Quanto às experiências com práticas durante a viagem, as práticas mais bem avaliadas até agora foram, para o caso dos aeroportos, a utilização de “ponte de acesso para embarque/ desembarque acessível (finger)” e, para o caso das empresas aéreas, “programas de visitas para familiarização com o ambiente e com os procedimentos que são realizados durante uma viagem aérea”.

Para participar da pesquisa, basta acessar a plataforma Participa + Brasil ou por meio do site do projeto Aviação Acessível.

No site do projeto ainda é possível conhecer o Manual de Acessibilidade para a Aviação Civil Brasileira, onde constam diretrizes e um maior detalhamento das práticas de acessibilidade avaliadas na pesquisa, assim como, um programa de treinamento para apoiar aeroportos e companhias aéreas na melhoria das experiências de viagem dos passageiros com deficiências.

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

Data: 28/11/2024

AEROPORTOS - INVESTIMENTOS DE R\$ 1,4 BI NA REQUALIFICAÇÃO DE AEROPORTOS DO NORTE VÃO ALAVANCAR O TURISMO NA REGIÃO

Crescimento na movimentação de passageiros na região vai potencializar o turismo, gerando emprego e renda ao país



Nova estrutura do aeroporto de Porto Velho, inaugurada hoje pelo ministro Silvio Costa Filho - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Com foco na expansão dos serviços e na ampliação da oferta de voos para os estados do país, promovendo maior conforto, acessibilidade e segurança aos usuários do setor aéreo, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, inaugurou, nesta quinta-feira (28) na

capital de Rondônia, as obras de modernização de sete aeroportos localizados na região Norte. Realizado nos últimos dois anos, as intervenções foram realizadas nos aeroportos de Porto Velho (RO), Manaus (AM), Tefé (AM), Tabatinga (AM), Boa Vista (RR), Rio Branco (AC) e Cruzeiro do Sul (AC). Para realização dos trabalhos, a Vinci Airports, investiu mais de 1,4 bilhão.

Para o ministro Silvio Costa Filho, "os investimentos realizados pela Vinci vem trazer, sem dúvida alguma, transformação e desenvolvimento da aviação norte do país. A gente tem trabalhado para cada vez mais fortalecer a aviação, porque na hora que nós percebemos a melhoria dos nossos aeroportos, além de conceder um bem-estar social para a população, vai estimular bastante o turismo de negócio e de lazer, tendo em vista que a cada 4 turistas que vem visitar o Brasil, nós estamos falando de um emprego que gerado", ressaltou.



Ministro de Portos e Aeroportos durante cerimônia de requalificação do terminal

O crescimento da aviação civil brasileira coincide com várias ações adotadas pela atual gestão do Governo Federal. O plano estratégico elaborado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que inclui a ampliação do modal em localidades com pouca oferta de voos e novos investimentos privados, tem elevado o modal a patamares jamais observados no país, com

mais opções de voos e elevada qualidade do transporte aéreo.

Desde que a nova concessionária assumiu a gestão dos sete aeroportos entregues nesta quinta-feira, a movimentação total de turistas nesses terminais passou de 2,7 milhões, nos dez primeiros meses de 2021, para 3,3 milhões no mesmo período deste ano, valor que representa crescimento de 21% na comparação entre os períodos. Com a ampliação da infraestrutura e da capacidade operacional, a expectativa é aumentar a demanda de turismo em mais de 30%, ampliando a conectividade entre os estados e promovendo a abertura de novas rotas com o mundo.

O secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, destacou a importância do trabalho conjunto com a iniciativa privada para elevar a qualidade dos serviços aos turistas. Segundo ele, "a boa gestão das concessionárias não só simboliza, mas como representa a potência, a pujança do setor e



a importância do modal aéreo, da infraestrutura aeroportuária do país, para que a gente possa gerar mais desenvolvimento, mais crescimento econômico e social, mais oportunidade para todos os brasileiros. Graças a parceria entre o poder público e a iniciativa privada, o povo vai poder voar mais, voar bem e com muito mais qualidade", enfatizou.

Intervenções e melhorias

Um dos principais aeroportos do Norte, e palco do evento de hoje, o terminal de Porto Velho, passou por requalificação em toda sua infraestrutura. As intervenções incluíram a construção de uma nova e ampla área de embarque, a instalação de pontes de embarque modernas, reformas na área de triagem de bagagens e melhorias significativas na pista de pousos e decolagens. Além disso, foram implementadas novas facilidades para acessibilidade, garantindo um ambiente mais confortável, seguro e moderno. De acordo com projeções realizadas, com a expansão realizada, o aeroporto deve passar de média de 700 mil passageiros transportados para mais de 2,3 milhões nos próximos anos.

Aeroporto de Manaus

Localizado numa região estratégica do estado, o complexo aeroportuário de Manaus passou por melhorias significativas na pavimentação da pista, drenagem e iluminação no pátio e pistas, recuperação das áreas de escape para as aeronaves, otimização dos espaços comerciais, entre outras. Nos 10 primeiros meses deste ano, a movimentação de passageiros cresceu 10%, saltando de 2 milhões no ano passado para 2,2 milhões este ano.

Modernização em Boa Vista

Os moradores e turistas que visitam a capital de Roraima ganharam o dobro de espaço no terminal de passageiros e uma nova estrutura para receber voos domésticos e internacionais simultaneamente. As melhorias contemplam adequação das esteiras de bagagem, aperfeiçoamento nas áreas de filas do check-in e uma nova praça de alimentação, além de uma nova subestação de energia elétrica. O número de turistas que passam no aeroporto saltou de 322 mil de janeiro a outubro do ano passado para 360 mil, crescimento de 12% no período.

Mais acessibilidade

As obras realizadas no aeroporto de Rio Branco tiveram como destaque adequações visando a acessibilidade do terminal. A requalificação realizadas consistem na remodelação da entrada do canal de inspeção e melhorias no sistema de climatização, reforma na pista de pousos e decolagens e o aumentando da capacidade operacional do aeroporto. A projeção de demanda de passageiros no sítio aeroportuário estima movimentação acima de 760 mil turistas nas próximas décadas. Até o final do ano, o terminal deve receber mais de 330 mil pessoas.

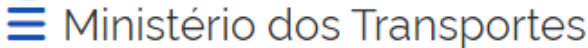
Aeroportos regionais

Os terminais Tefé, Tabatinga e Cruzeiro do Sul, localizados em cidades regionais na região Norte, também passaram por reformas estruturais e importante para a ampliação das atividades. Em Tabatinga, cidade do Amazonas, as intervenções focaram na segurança e sustentabilidade. No mesmo estado foram realizados trabalhos de requalificação no sítio aeroportuário de Tefé, localizado no centro-oeste da região Norte. Por lá, as obras incluem a ampliação da sala de embarque e desembarque, adequação do layout do canal de inspeção, da área de filas de check-in e do portão de embarque.

O aeroporto de Cruzeiro do Sul, no Acre, passou por intervenções no sistema de climatização e melhorias no canal de inspeção e adequações de banheiros. Além disso, a pista de pousos e decolagens foi reformada, recebeu serviços de terraplanagem da faixa de pista e melhorias no sistema de drenagem, reforçando a segurança operacional do aeródromo.

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

Data: 28/11/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

SENATRAM PROMOVE A 3ª EDIÇÃO DO SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO, EM BRASÍLIA

O encontro ocorre entre os dias 2 e 4 de dezembro, na sede do DNIT, com a participação de autoridades e especialistas de diversas áreas

Entre os dias 2 e 4 de dezembro, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatram) promove, na sede do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a 3ª edição do Seminário Internacional de Segurança no Trânsito, com o lema “Paz no trânsito começa por você”. O encontro é composto por painéis comandados por autoridades, acadêmicos e especialistas de diferentes áreas.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro participa da solenidade de abertura e a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Secretaria Nacional de Trânsito, Maria Alice Nascimento Souza, integra painel sobre gestão da segurança no trânsito.

Também estarão presentes o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão; além de representantes do Ministério da Saúde, da Polícia Rodoviária Federal (PRF), da Câmara dos Deputados, do DNIT, de Detrans, da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) entre outras autoridades e especialistas.

O evento será transmitido ao vivo, pelo canal do Ministério dos Transportes, no YouTube. A programação completa pode ser conferida aqui.

Imprensa

Não será necessário o credenciamento prévio para os profissionais da imprensa que desejarem fazer a cobertura do evento.

Serviço

O quê: Seminário Internacional de Segurança no Trânsito

Quando: Dias 2 e 3 de dezembro, das 8h30 às 17h, e dia 4 de dezembro, das 8h, às 16h

Onde: sede do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – Setor de Autarquias Norte, Brasília-DF

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

Data: 28/11/2024



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

APS PARTICIPA DE SEMINÁRIO SOBRE LEGISLAÇÃO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

Editorial Portogente

Evento “Modernização dos Portos - Lanterna na Popa e na Proa” será dia 2 de dezembro, às 9h00, na Câmara de Santos

A Autoridade Portuária de Santos (APS) estará presente no seminário “Modernização dos Portos - Lanterna na Popa e na Proa”, que será realizado no dia 2 de dezembro de 2024, a partir das 9h, na



Câmara Municipal de Santos. Representantes do setor portuário brasileiro vão debater mudanças nas leis de modernização dos portos.

O evento busca fazer uma reflexão sobre as mudanças ocorridas com as implementações das Leis 8.630/93 e 12.815/2013, indicando os avanços e os pontos que precisam ser aperfeiçoados.

O seminário é organizado pela Marco Zero Conteúdo, com patrocínio da APS, e tem o apoio da Associação Comercial de Santos (ACS), Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais (Sindifisco), Extecil Santos Extintores e Salvatagem e Self Logística.

Ao final do evento será elaborado documento com sugestões de aperfeiçoamentos na legislação. O seminário será dividido em três painéis temáticos: Segurança Jurídica; Eficiência e Produtividade; e Investimentos.

Os debates serão feitos no formato de TEDTalk: cada debatedor terá 18 minutos para fazer suas considerações. A participação do público será feita por escrito, para evitar divagações e proporcionar a participação de mais pessoas.

Programação

1. Segurança jurídica (10h30 às 11h45)

- Murillo Barbosa (Associação de Terminais Portuários Privados)
- Anderson Pomini, Presidente da Autoridade Portuária de Santos
- Mediação: Elias Carneiro Júnior, presidente do Sindifisco Nacional

2. Eficiência e produtividade (das 14h às 15h15)

- Marcos Vendramini, especialista sênior em portos, diretor da V2PA Engenharia e Consultoria
- Alexandre Euzébio, Dir. de Ciência, Tecnologia e Inovação na AEAS e Dir. de Ensino, Pesquisa e Extensão Cenep
- Francisco Nogueira, presidente da Comissão de Assuntos Portuários da Câmara de Santos

Mediação: Marco Santana, jornalista

3. Investimentos (das 15h30 às 16h45)

- Mariana Pescatori, Secretária-executiva de Portos e Aeroportos
- Fabrício Pierdomênico, consultor
- Paulo Roberto Schiff, jornalista

As inscrições para participar são gratuitas e podem ser feitas pela internet, por meio deste link:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSe95-kkqchQmV6m5qKmXQdtlNszV7yKLrpcO2uiBSQpc7GyPg/viewform>

Sobre a Autoridade Portuária de Santos

A Autoridade Portuária de Santos é uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Portos e Aeroportos. É responsável pelo planejamento logístico e pela administração da infraestrutura do Porto Organizado de Santos, o maior da América Latina, por onde passam aproximadamente 30% das trocas comerciais brasileiras. O complexo portuário está localizado a 70 quilômetros da Grande São Paulo e possui 53 terminais, sendo 39 arrendamentos, 8 retroportuários e 6 terminais de uso privado (TUPs), situados em duas margens, uma em Santos (direita) e outra em Guarujá (esquerda).

Para saber mais:

www.portodesantos.com.br

www.linkedin.com/company/portodesantosbr

www.facebook.com/portodesantosbr

www.instagram.com/portodesantosbr

www.twitter.com/portodesantosbr

www.threads.net/@portodesantosbr

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 28/11/2024

QUEM REBOCA QUEM?

Editorial Portogente

Antes, rebocadores de conhecida empresa conduziam os navios da empresa suíça. Desde outubro, as posições meias que se inverteram: a napolitana MSC (criada em 1970, agora em Genebra) é quem vai “rebocar” a Wilson Sons (fundada em 1837, em Salvador/BA). Registre-se que outra aquisição recente é a da Santos-Brasil pelo grupo CMA-CGM: é como se antes o navio atracasse ao terminal e agora o terminal é que está se ligando ao navio.



Brasil é o “marisco”, entre o “mar” chinês e as “rochas” européias. Chancay/Cosco de um lado, MSC e CMA-CGM do outro

Foto: divulgação/Andina-Peru

Veja mais: MSC compra a Wilson Sons por quase R\$ 10 bi; OPA a caminho

<https://braziljournal.com/msc-compra-a-wilson-sons-por-quase-r-10-bi-opa-a-caminho/>

Estudiosos de geopolítica lembrarão que a MSC está na Suíça, país sem litoral. Mesmo entre montanhas, os suíços valorizam o domínio da infraestrutura de transporte marítimo. Recado para quem desdenha que cuidemos da soberania brasileira neste setor - os que, como o Brasil, cresceram desde o litoral, mas dando as costas para o mar...

Veja mais: Mediterranean Shipping Company

https://pt.wikipedia.org/wiki/Mediterranean_Shipping_Company

Ao longo dos anos, outras empresas estabelecidas no Brasil foram adquiridas por conglomerados estrangeiros, verticalizando fortemente o setor. Isso traz importantes efeitos negativos, pois a competição se reduz e importadores, exportadores e prestadores de serviços ligados ao comércio exterior e aos transportes elevam sua dependência dos interesses estrangeiros.

Veja mais: Wilson Sons

https://pt.wikipedia.org/wiki/Wilson_Sons

Sem concorrência, fica mais fácil ditar fretes e mesmo cancelar rotas marítimas que só interessem ao Brasil, direcionando até politicamente as rotas comerciais conforme os interesses dominantes.

Veja mais: Portogente debate a rota da seda através do Brasil

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115943-portogente-debate-a-rota-da-seda-atraves-do-brasil>

É possível argumentar que frente à verticalização da economia chinesa (como a China Ocean Shipping Line - Cosco - operando o megaterminal peruano de Chancay, conforme o plano da Nova Rota da Seda) interessa à economia ocidental opor estruturas fortes que garantam seu comércio marítimo. Porém, dizia o samba, entre o mar e a rocha, coitado do marisco...

Veja mais: Modelo de gestão precisa resgatar a função social e estratégica dos portos, diz Agripino - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/112517-modelo-de-gestao-precisa-resgatar-a-funcao-social-e-estrategica-dos-portos-diz-agripino>



As grandes potências antigas eram as que tinham bons portos, alimentando comércio pujante que atraía a riqueza gerada por serviços em terra, enquanto trocas culturais criavam ambientes cosmopolitas que por sua vez geravam atividades e negócios. Santos, "porto do café", rivalizava com o Rio de Janeiro nas atenções internacionais. Por isso, foi também lembrado como polo para transbordo das cargas da grande cabotagem (dinheiro atrai dinheiro, novos negócios...).

Veja mais: (Transbordo:) Porto de Santos 2050: Debate Digital no Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116173-porto-de-santos-2050-debate-digital-no-portogente>

Tal efeito vale em sentido negativo. Conglomerados empresariais podem capturar governos ou influenciar decisões, favorecendo seus interesses – ignorando demandas legítimas de empresas menores (por equidade na concorrência), e da população (para que se garanta segurança física, frente a instalações e navios que podem se incendiar, explodir ou liberar gases tóxicos).

Veja mais: Empresas privadas ofertam riscos ao meio ambiente e autoridades fecham os olhos para o Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/115308-empresas-privadas-ofertam-riscos-ao-meio-ambiente-e-autoridades-fecham-os-olhos-para-o-porto-de-santos>

Em casos ocorridos no segmento retroportuário, vislumbram-se interesses nada ortodoxos tentando “abrandar” a fiscalização, ampliar instalações, “simplificar/agilizar” regras de segurança, engavetar multas etc., - com resultados bem conhecidos. No mar, como nos interesses da economia internacional, quem é levado a reboque? Por quem?

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 28/11/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Um novo horizonte para a infraestrutura portuária brasileira

A decisão do Governo Federal de lançar a maior carteira de leilões portuários da história do País é um marco importante no desenvolvimento econômico do Brasil. A iniciativa, que prevê investimentos de R\$ 18,2 bilhões até 2026, demonstra a importância estratégica que o setor portuário possui para o País e a confiança do Governo na capacidade do setor privado de impulsionar o crescimento e a modernização dos portos brasileiros.

A inclusão de concessões de canais de navegação, como o Canal de Paranaguá (PR), é um passo inovador. Ao conceder a gestão de canais, o Governo não apenas garante a manutenção e o aprimoramento dessas importantes vias navegáveis, mas ainda abre caminho para a criação de novas oportunidades de negócios e a otimização da logística de transporte.

O leilão do STS10, em Santos, que se configura como o maior projeto da carteira, é outro ponto de destaque. Ao investir em um novo terminal de contêineres de grande porte, o Brasil demonstra sua ambição de se tornar um hub logístico de classe mundial, capaz de atender à crescente demanda por movimentação de cargas.

A diversificação dos projetos, que incluem desde a construção de novos terminais até a modernização de infraestruturas existentes, atesta a preocupação do Governo em atender às necessidades específicas de cada região e de cada modalidade de carga. Ao oferecer um portfólio



diversificado de projetos, o poder público atrai um maior número de investidores e garante a competitividade dos leilões.

A participação do setor privado é fundamental para o sucesso dessa iniciativa. As empresas privadas, com sua expertise e capacidade de investimento, podem contribuir para a modernização e a eficiência dos portos, reduzindo os custos logísticos e aumentando a competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional.

É importante destacar que a concessão de portos não se limita à geração de empregos e à atração de investimentos. A modernização da infraestrutura portuária também contribui para a melhoria da qualidade de vida da população, ao reduzir o tempo de transporte de cargas e diminuir os custos dos produtos.

A nova carteira de leilões portuários representa uma oportunidade única para o Brasil modernizar sua infraestrutura e fortalecer sua posição como potência logística. Ao investir em portos, o Governo demonstra seu compromisso com o desenvolvimento econômico e social do País. É fundamental que essa iniciativa seja acompanhada de perto pela sociedade e que os resultados sejam avaliados de forma transparente. O futuro dos portos brasileiros está em jogo, e a decisão de investir em infraestrutura é uma decisão estratégica para a Nação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ACORDO JÁ 1

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nessa quarta-feira, dia 27, que a assinatura do acordo entre o Mercosul e a União Europeia (UE) pode ocorrer ainda este ano. Em meio ao boicote a produtos sulamericanos pelo Carrefour na França e a ataques de parlamentares do país europeu à carne bovina brasileira, Lula disse que os franceses “não apitam mais nada” e que o acordo deve ser assinado via Comissão Europeia.

ACORDO JÁ 2

“Eu quero que o agronegócio continue crescendo e causando raiva num deputado francês que hoje achincalhou os produtos brasileiros. Porque nós vamos fazer o acordo do Mercosul, nem tanto pela questão de dinheiro, nós vamos fazer porque eu estou há 22 anos nisso e nós vamos fazer”, disse Lula sobre o acordo negociado desde 1999 e que precisa ser ratificado pelos parlamentos de todos os países dos dois blocos para entrar em vigor.

ACORDO JÁ 3

Em diversas ocasiões, o presidente brasileiro já criticou o protecionismo dos europeus, em especial da França, que sofre pressão dos seus produtores agrícolas. “Se os franceses não quiserem o acordo, eles não apitam mais nada, quem apita é a Comissão Europeia. E a Ursula von der Leyen [presidente da Comissão Europeia] tem procuração para fazer o acordo e eu pretendo assinar esse acordo este ano ainda, tirar isso da minha pauta”, acrescentou o presidente durante sua participação no Encontro Nacional da Indústria, em Brasília.

ACORDO JÁ 4

Na semana que vem, nos dias 5 e 6, ocorre a Cúpula do Mercosul, em Montevidéu, no Uruguai, ocasião em que o tratado de livre comércio entre os dois blocos pode ser anunciado. Lula participará do encontro.

MAL-ESTAR SUPERADO 1

O mal-estar causado pelas declarações infundadas do presidente do Carrefour na França, Alexandre Bompard, sobre a carne produzida no Brasil, já está superado, após o pedido de desculpas

manifestado pelo executivo do grupo francês. A avaliação é do ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, que comentou o caso nessa quarta-feira, dia 27.

MAL-ESTAR SUPERADO 2

Na semana passada, Bompard disse que a carne produzida no Brasil não respeitaria as normas estabelecidas pela França e que, por isso, não comercializaria mais as carnes do Mercosul em seus mercados naquele país. A declaração resultou em críticas manifestadas por diversos produtores brasileiros, que iniciaram um movimento de boicote no fornecimento de proteínas aos mercados Carrefour no Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2024

NACIONAL - GOVERNO PROJETA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA COM MAIOR PROGRAMA DE LEILÕES DA HISTÓRIA

Carteira anunciada pelo MPor inclui terminais de contêineres, hidrovias e modernização de canais de acesso

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



O ministro Silvio Costa Filho ao lado de representantes do setor portuário: previsão é de que ainda neste ano sejam realizados mais três leilões para completar uma agenda de oito

O Governo Federal lançou na quarta-feira (27), em Brasília (DF), a nova carteira de leilões portuários e a cartilha de financiamento dos arrendamentos previstos até 2026. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), serão oferecidas até lá oportunidades em 50 empreendimentos, entre concessões e arrendamentos, com uma esmava de investimentos girando em torno de R\$ 18,2 bilhões. Trata-se da maior carteira de leilões do setor da história do país.

“Nos quatro anos do governo Lula devemos realizar 55 leilões na área portuária. Para se ter uma ideia, entre 2013 e 2022 foram realizados em torno de 45 leilões nesta área. Isto garante mais investimentos e promove a modernização e eficiência de nossos portos, ampliando a competitividade da produção nacional e promovendo o desenvolvimento econômico e social do país”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, citando também os cinco certames realizados no ano passado, totalizando 55.

A previsão é de que ainda neste ano sejam realizados três leilões para completar uma agenda de oito. No dia 18 de dezembro serão leiloados os arrendamentos dos terminais ITG 02, do Porto de Itaguaí (RJ), MCP 03, de Porto de Santana (AP), e MAC 16, do Porto de Maceió (AL).

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, reforçou que, para o ano que vem, 21 leilões estão programados. E dois deles vêm sendo apontados como os maiores do setor.

“Eu destacaria dois como os mais emblemáticos. Temos, entre março e abril (2025), a programação de fazer a concessão do Canal de Paranaguá (PR), que é o nosso projeto piloto nas concessões de canais, mais de R\$ 1 bilhão em investimentos, 25 anos de contrato para podermos dar ao mercado previsibilidade, segurança técnica e jurídica, além de elevar o nível de serviço dos nossos portos”, contou o secretário.

“Um segundo é o Tecon Santos 10 (STS 10), nosso maior projeto da carteira, mais de R\$ 4 bilhões em investimentos, para fazermos o maior terminal de contêineres do país, que ficará localizado no Porto de Santos (SP)”, concluiu Ávila.

Em 2025, serão 21 empreendimentos que podem gerar R\$ 8,54 bilhões, sendo 20 arrendamentos: STS 08, Tecon Santos 10 e STS 33 (Porto de Santos); RDJ 07, 10 e 11 (Porto do Rio de Janeiro);

MUC 04 (Porto de Fortaleza - CE); MCP 01 (Porto de Santana); VDC 29 (Porto de Vila do Conde - PA); POQ 26 (Porto de Porto Alegre - RS); REC 07, 11 e TMP (Porto do Recife - PE); SSB 01 (Porto de São Sebastião - SP); LQL 16 (Porto do Itaqui - MA); NAT 01 (Porto de Natal - RN); e PAR 14, 15 e 25 (Porto de Paranaguá - PR), além da concessão do canal de acesso do complexo paranaense.

Já para 2026, estão programados 17 arrendamentos e quatro concessões, com uma expectativa de R\$ 5,91 bilhões em investimentos. Os terminais correspondem às estruturas: LQL115 (Porto do Itaqui); STS 53 (Porto de Santos); RDJ 06A (Porto do Rio de Janeiro), SFS 201 (Porto de São Francisco do Sul - SC), REC 13 (Porto do Recife), SUA 91 (Porto de Suape - PE); IMB 06 e 11 (Porto de Imbituba - SC); SSD 04 (Porto de Salvador - BA); ITG 03 (Porto de Itaguaí); MUC 03 e 05 (Porto de Fortaleza); RIG 25 e RIG 40 (Porto do Rio Grande - RS); VDC 04 e 10 (Porto de Vila do Conde) e ITJ01 (Porto de Itajaí - SC).

Também estão previstos leilões das concessões dos canais e áreas livres dos portos geridos pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba); e dos canais de acesso aos portos de Santos, Rio Grande e Itajaí.

Hidroviás Em relação ao modal hidroviário, a pasta de Portos e Aeroportos apresentou seis projetos na carteira de concessões. Entretanto, somente dois têm datas previstas na agenda do Governo: a hidrovia do Rio Madeira (RO/AM), prevista para o segundo trimestre de 2025, e a hidrovia do Paraguai (MT/MS), para o quarto trimestre do ano que vem.

As outras quatro hidroviás que podem ser concedidas até 2026 são: Hidrovia da Lagoa Mirim (RS), Barra Norte (AP/ PA), Tocantins (PA/MA/TO) e Tapajós (PA/MT).

Segundo o presidente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, ainda em 2024 será aberta a consulta pública para colher subsídios a respeito do processo de licenciamento da Hidrovia do Paraguai (MT/MS).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2024

REGIÃO SUL - PROJETO DE CONCESSÃO DA HIDROVIA BRASIL-URUGUAI NÃO ESTÁ PARADO, DIZ SECRETÁRIO

Dino Antunes disse que o avanço da proposta foi afetado pelas fortes chuvas que causaram inundações no Rio Grande do Sul

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



O processo de concessão da hidrovia foi debatido na Comissão de Viação e Transportes da Câmara durante o 1º Seminário Internacional de Cooperação e Inovação do Setor Portuário. Foto: Divulgação

A interrupção no processo de concessão da hidrovia Brasil-Uruguai foi debatida na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, na última terça-feira (26), durante o 1º Seminário Internacional de Cooperação e Inovação do Setor Portuário. O secretário nacional de Hidroviás do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Antunes, explicou que o avanço da proposta foi afetado pelas fortes chuvas que causaram inundações no Rio Grande do Sul em 2024.

Segundo Antunes, a intempérie climática danificou canais e a infraestrutura marítima da região, que agora necessitam de reparos antes que o arrendamento possa ser retomado. “É um projeto que não está parado. Está aguardando a dragagem que será feita pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), para uma concessão, uma parceria com a iniciativa privada”. Ainda segundo ele, a dragagem emergencial dos rios afetados começa em 2024.

O projeto

A hidrovía Brasil-Uruguai está prevista no Plano Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O projeto binacional de transporte hidroviário abrange trechos de sete rios, totalizando uma extensão de 1.860 km. A navegação pelo canal fluvial permitirá o escoamento de cargas entre os países sul-americanos de forma mais eficiente.

Para o embaixador uruguaio Guillermo Valles, o projeto da hidrovía é importante porque os países do Mercosul “serão os fornecedores da produção de alimentos sustentáveis para a segurança alimentar do mundo”, disse. “Mas, para isso, precisamos de uma boa logística e formas de transporte competitivas”, finalizou.

O debate foi solicitado pelo deputado Gilberto Abramo (Republicanos-MG). Também participaram do evento o senador Wellington Fagundes (PL-MT) e os embaixadores Juan Ángel Delgadillo, do Paraguai; Guillermo Daniel Raimondi, da Argentina; André Driessen, embaixador dos Países Baixos no Brasil; Odd Magne, embaixador da Noruega no Brasil; e María Sol Delgado Ayca, conselheira da Embaixada do Peru.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2024

RODOVIAS - BR-101 LIDERA PREÇOS MAIS ALTOS DE COMBUSTÍVEIS NO PAÍS, APONTA ÍNDICE

Rodovia registra média de R\$ 6,28 para gasolina e R\$ 6,02 para diesel comum, superando concorrentes como Régis Bittencourt e Fernão Dias

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



A rodovia tem início no município de Touros (RN) e termina em São José do Norte (RS). Ao lado da BR-116, é um dos principais eixos rodoviários do país com 4 824,6 km de extensão (Foto: Divulgação/EcoRodovias)

A BR-101 segue liderando os preços mais altos de combustíveis entre as principais rodovias do país, de

acordo com o Índice de Preços Edenred Ticket Log (IPTL) referente a outubro. O levantamento, que consolida dados de abastecimentos em 21 mil postos credenciados, compara preços com rodovias como Régis Bittencourt, Presidente Dutra e Fernão Dias.

A rodovia tem início no município de Touros (RN) e termina em São José do Norte (RS). Ao lado da BR-116, é um dos principais eixos rodoviários do país com 4 824,6 km de extensão.

Construída pelo Exército entre as décadas de 1950 e 1960, a rodovia atravessa 12 estados ao longo do litoral brasileiro, conectando cidades como Florianópolis (SC), Vitória (ES), Maceió (AL), João Pessoa (PB), Recife (PE) e Natal (RN). A via possui trechos duplicados em áreas metropolitanas e foi totalmente duplicada entre Osório (RS) e Curitiba (PR), além de todo o território de Pernambuco. Em 2001, recebeu oficialmente o nome de Rodovia Governador Mário Covas. Entre suas denominações regionais estão: Rodovia Rio–Santos, Rodovia Rio–Vitória e Rodovia do Contorno.

Preços

Na via, a média para o diesel comum foi de R\$ 6,02, enquanto o S-10 alcançou R\$ 6,13. A gasolina registrou preço médio de R\$ 6,28, e o etanol, R\$ 4,66. “O desequilíbrio é grande. A BR-101 é a única a apresentar diesel comum acima de R\$ 6, e a diferença chega a R\$ 0,60 por litro no caso do etanol em relação à rodovia mais barata”, analisa o diretor-geral e de mobilidade da Enderred Brasil, Douglas Pina.

Por outro lado, a Fernão Dias apresentou os menores preços para o diesel: R\$ 5,80 no tipo comum e R\$ 5,92 no S-10. A gasolina mais barata foi identificada na Presidente Dutra, a R\$ 6,00, enquanto o etanol mais em conta foi encontrado na Régis Bittencourt, com média de R\$ 4,04.

O IPTL é uma referência para monitoramento de preços, processando em média oito transações por segundo em uma frota de 1 milhão de veículos administrados pela Edenred Ticket Log.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/11/2024

NACIONAL - PACOTE FISCAL MIRA R\$ 70 BILHÕES EM DOIS ANOS COM CORTES E ISENÇÕES

Reformas no IR, benefícios sociais e salários públicos integram estratégia para conter gastos e aumentar a eficiência fiscal

Por Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O ministro Fernando Haddad reiterou que o pacote visa combater privilégios e assegurar justiça fiscal. “Vamos corrigir excessos e garantir a eficiência do orçamento público” (Foto: Rovena Rosa/Agência Brasil)

Depois de semanas de discussões internas, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou o aguardado pacote fiscal do Governo Federal, projetado para economizar R\$ 70 bilhões nos próximos dois anos. Em pronunciamento em rede nacional, Haddad destacou medidas como a elevação da faixa de isenção do Imposto de Renda (IR) para R\$ 5 mil a partir de 2026, compensada pela taxação de lucros e dividendos superiores a R\$ 50 mil mensais.

Segundo o ministro, o pacote busca equilibrar as contas públicas sem aumentar o déficit. Além disso, medidas como a inclusão do reajuste do salário mínimo no arcabouço fiscal e a fixação de idade mínima para a aposentadoria de militares fazem parte do esforço de contenção de gastos. “Essas medidas reafirmam nosso compromisso com a sustentabilidade fiscal”, afirmou.

A promessa de elevar a isenção do IR, prioridade do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), será compensada integralmente pela tributação de altas rendas, segundo o governo. Haddad garantiu que a medida não terá impacto fiscal negativo, já que as receitas oriundas da nova taxação equilibrarão as despesas.

Entre as iniciativas para reduzir gastos estão a revisão de benefícios sociais, como o Bolsa Família e o Benefício de Prestação Continuada (BPC), exigindo atualização cadastral de beneficiários. A mudança nas regras de aposentadoria de militares prevê idade mínima de 55 anos e o fim das pensões por “morte ficta”, corrigindo distorções.

O pacote também inclui a revisão de “supersalários” de servidores públicos, limitando remunerações ao teto constitucional, e maior controle sobre as emendas parlamentares, com 50% das emendas de comissão destinadas obrigatoriamente ao SUS.

Outro ponto de destaque é o limite para reajustes do salário mínimo, que agora será restrito a 2,5% acima da inflação. Na prática, isso reduz o impacto fiscal de aumentos baseados no crescimento do PIB, como ocorre atualmente.

Haddad reiterou que o pacote visa combater privilégios e assegurar justiça fiscal. “Vamos corrigir excessos e garantir a eficiência do orçamento público”, afirmou. Ele destacou ainda que, em caso de déficit primário, será proibida a criação ou ampliação de benefícios tributários.

O pacote, que ainda depende de aprovação no Congresso Nacional, busca consolidar uma base econômica mais sólida para o país, enquanto responde a demandas sociais. Integrantes do Governo avaliam que as medidas podem melhorar o ambiente fiscal sem comprometer os compromissos assumidos com os mais vulneráveis.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/11/2024

PORTO DE SANTOS - CENEP E APS FOMENTAM TECNOLOGIA E FORMAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO

Evento reúne especialistas para discutir inovação, credenciamento de instituições e pesquisa aplicada

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



O presidente da APS, Anderson Pomini, destacou a importância do Integra Portos enfatizando que o Porto de Santos e seus operadores procuram por mão de obra qualificada (Foto: Cássio Lyra/BE News)

A Fundação do Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), em conjunto com a Autoridade Portuária de Santos (APS), iniciaram na quarta-feira a programação do 2º Congresso Nacional Integra Portos (Cnit), realizado no Hotel Sheraton, em Santos, no litoral de São Paulo. Com o tema desenvolvimento tecnológico no setor portuário: a pesquisa aplicada como base de inovação, o evento reuniu especialistas acadêmicos e representantes do segmento portuário.

“O segmento portuário é carente de pesquisas e até mesmo de cursos pós-graduação e é nele que temos as pesquisas. Nesse momento, a gente entende a vocação da Fundação Cenep como um elo entre universidades e instituições de ensino e empresas do porto, e quer fomentar essas discussões, como as empresas podem enxergar as unidades além da formação profissional, como parcerias para o desenvolvimento de tecnologia, de soluções. E muitas das aplicações e inovações não têm jeito, dependem das universidades”, comentou Caio Moretti, diretor-presidente do Cenep Santos.

Segundo Moretti, o Cenep, junto com a APS, vem financiando algumas pesquisas para o setor. São 70 bolsas para alunos de iniciação científica e de pós-graduação. Além disso, os estudos servem para o levantamento de informações e coleta de dados para a Autoridade Portuária.

O presidente da APS, Anderson Pomini, destacou a importância do evento enfatizando que o Porto de Santos e seus operadores procuram por mão de obra qualificada.

“É um evento que aproxima a boa operação portuária com a academia, estudantes, fomenta a geração de emprego e atrai olhares de jovens para que ocupem as milhares de vagas que são geradas em toda operação portuária que exige mão de obra qualificada. Este debate, esta integração, tem o objetivo de despertarmos o interesse da comunidade acadêmica”, analisou.

De acordo com a organização do evento, mais de mil participantes foram inscritos, a maioria alunos de instituições de ensino de São Paulo. A programação de três dias contará ao todo com sete minicursos, seis visitas técnicas em cerca de 80 horas de atividades.

Na parte final, foi assinado o termo de credenciamento de instituições de ensino com a APS, com objetivo e compromisso das universidades em fomentar pesquisa portuária junto aos alunos. Assinaram as seguintes instituições: Universidade Federal do ABC; Universidade Paulista; Fatec; Esamc; Fortec; Strong-FGV; Mackenzie; Universidade Santa Cecília; Universidade de São Paulo e Universidade Metropolitana de Santos.

“Vamos ter apresentações de artigos e pôsteres. Foram submetidos 68 projetos acadêmicos onde 55 foram aprovados e eles serão apresentados nos próximos dias. Além disso, os 13 projetos financiados vão ser apresentados também. Teremos no período da tarde dos dois dias as mesas de discussão, com especialistas sobre temáticas de desenvolvimento tecnológico, utilizando pesquisa nas instituições de ensino em prol do desenvolvimento das empresas que atendem o setor produtivo”, finalizou Moretti.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2024

REGIÃO SUDESTE - SOPEP LANÇARÁ PROGRAMA EM 2025 PARA ATENDER NECESSIDADE DE OPERADORES

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

O Sindicato dos Operadores Portuários de São Paulo (Sopesp) vem trabalhando com seus associados para entender quais as posições e cargos que estão com maior demanda no Porto de Santos (SP). O programa, que está sendo idealizado em conjunto com a Fundação do Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), deverá ser lançado no primeiro trimestre de 2025.

“Existe, de fato, uma demanda de algumas posições específicas, tanto que o Sopesp vem identificando com os operadores quais posições para tentar criar, junto com o Cenep, um treinamento, uma qualificação, para que as pessoas que tenham interesse nesta função que é mais buscada”, disse Ricardo Molitzas, diretor-executivo do Sopesp.

Segundo o executivo, os cargos específicos mais procurados são técnicos na parte de elétrico e de mecânico, mas que outras áreas também estão sendo mapeadas.

“O comitê de recursos humanos do Sopesp está trabalhando para identificar outras posições para que a gente trabalhe do mesmo jeito. Nós temos apoio da Prefeitura de Santos, então nossa vontade é fazer com que as pessoas que buscam uma colocação se engajem nesse treinamento para que estejam disponíveis para o mercado de operação portuária”, pontuou.

Anderson Pomini destacou que as oportunidades em especial no Porto de Santos possuem uma tendência de crescimento.

“Todo setor portuário brasileiro tem carência muito grande de mão de obra qualificada. No Porto de Santos hoje nós temos mais de mil vagas disponíveis, que não são preenchidas por uma exigência técnica. O porto gera empregos e esse debate com a comunidade acadêmica é vital para que tenhamos qualificações na mão de obra”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTOLOG DESTACA SÃO VICENTE COMO ALTERNAVA ESTRATÉGICA AO PORTO DE SANTOS

Prefeito defende inserção da cidade na Poligonal para atrair investimentos e expandir operações logísticas

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

O prefeito de São Vicente, Kayo Amado, disse acreditar que a formalização para que a cidade entre na área de influência do Porto de Santos deve ser feita até dezembro deste ano

Acidade de São Vicente (SP) recebeu na terça-feira (26) o PortoLog, evento que discutiu soluções logísticas e portuárias a partir do município do litoral paulista. O encontro recebeu empresários para apresentar as vantagens logísticas da cidade vizinha de Santos, um dos principais eixos logísticos da América Lana.

A abertura foi realizada pelo prefeito Kayo Amado (Podemos), que ressaltou a importância da inclusão de São Vicente na Poligonal do Porto Organizado, destacando o potencial da cidade para expandir as operações na região da Baixada Santista. O prefeito afirmou que a formalização para que a cidade entre na área de influência do maior complexo portuário do país deve ser feita até dezembro deste ano.

“Estamos com essa expectativa. Trabalhamos com dezembro, mas a gente sabe dos desafios. Quem sabe no primeiro semestre de 2025 seja consolidada essa inserção na Poligonal”, declarou Amado.

Ele também falou sobre atrair novos investimentos para a cidade, visando desenvolver São Vicente a partir de uma vocação voltada ao setor. “É um marco, tem uma cara de ineditismo. Porque a gente vê o setor portuário vindo a São Vicente, discutindo o potencial da cidade para a atividade produtiva da região. A chance de gerar novas conexões e negócios é ímpar”, salientou.

A área disponível na cidade foi destacada pelos participantes como uma alternativa para atuar no escoamento e armazenamento de cargas, visando resolver gargalos logísticos no Porto de Santos, que continua batendo recordes de movimentação. Em 2023, o complexo portuário movimentou 173,3 milhões de toneladas.

O diretor de operações da Autoridade Portuária de Santos (APS), Edilberto Ferreira Beto Mendes, reforçou a relevância da chegada da cidade vicentina à Poligonal para fortalecer o crescimento do porto. “A ampliação da Poligonal para a cidade de São Vicente vem num momento de extrema importância. Nós precisamos do engajamento de toda a comunidade portuária, de um trabalho integrado de todos do porto e das cidades da região. Em especial, São Vicente, que é privilegiada pelas rodovias e ferrovia”, pontuou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2024

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SALVADOR RESISTE ÀS CHUVAS QUE PARALISAM A CIDADE

Acesso pela Via Expressa mantém o complexo portuário avo, enquanto a capital baiana sofre com alagamentos e deslizamentos

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



Entrada da Superintendência Regional da Polícia Federal na Bahia, no Porto de Salvador: a chuva não afetou o complexo devido ao acesso feito pela Via Expressa, segundo a Codeba

As fortes chuvas que atingem a capital baiana, Salvador, não afetaram as operações portuárias no cais, segundo informações da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba). Pela manhã de quarta-feira, dia 27, a Avenida Sete de Setembro, uma das principais da cidade e que beira o porto, ficou alagada. À tarde, ela foi liberada.

Todo esse caos não afetou o porto, segundo a Codeba, devido ao acesso feito pela Via Expressa. Os caminhões e as operações portuárias seguiram normalmente por conta da rota alternativa à principal avenida da capital baiana.

As travessias Salvador-Mar Grande e Salvador-Morro de São Paulo estão suspensas desde segunda-feira (25), mas o ferry-boat para a Ilha de Itaparica segue operando. Com o risco de chuvas intensas em mais de 90 cidades da Bahia e possibilidade de formação de um ciclone, todos os elevadores de Salvador estão fora de operação, segundo a Secretaria Municipal de Mobilidade. Além disso, a Linha B3 do BRT Salvador está suspensa devido a alagamentos na Rua Marcos Freire e no Caminho das Árvores.



Um jovem de 23 anos morreu soterrado após um deslizamento de terra na manhã de quarta-feira. O acidente ocorreu entre os bairros de Saramandaia e Pernambués, onde outras quatro pessoas seguem soterradas, segundo informações divulgadas pela TVBahia.

Alerta

Salvador enfrenta um volume de chuvas que já ultrapassou 219 mm nas últimas 72 horas, mais que o dobro da média histórica para novembro, de 108,2 mm. A Defesa Civil (Codesal) emitiu alertas para 26 áreas sob risco de deslizamentos, com destaque para os bairros da Liberdade, Subúrbio, Pau da Lima e Cabula. Até as 13h, já haviam sido registrados 73 deslizamentos de terra na cidade, sendo 20 na Liberdade.

Na noite de terça-feira (26), outra ocorrência foi registrada no bairro Baixa dos Sapateiros, onde uma casa desabou. Não houve feridos.

Diante dos transtornos causados pelas chuvas, a Prefeitura de Salvador emitiu um comunicado pedindo cautela da população. Motoristas e pedestres foram orientados a evitar áreas alagadas e zonas de risco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

FEBRABAN DIZ QUE PACOTE FISCAL ESTÁ “NA DIREÇÃO CERTA”

Por Victoria Isabel - 28/11/2024 19:00

A Federação Brasileira de Bancos (Febraban) divulgou nota nesta quinta-feira (28) em que destaca que as iniciativas do pacote fiscal, anunciadas pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, estão “na direção certa”, apesar de destacar a “criticidade do quadro fiscal” e acenar para um ajuste “mais forte” no futuro.

Entre as medidas citadas pela federação estão limitação no reajuste do salário mínimo, mudanças do abono salarial e do BPC (Benefício de Prestação Continuada) e as novas regras de concessão e acompanhamento do Bolsa Família.

“Importantes medidas na busca da contenção de gastos”, afirmou a federação.

No que diz respeito ao reajuste do salário mínimo, a Febraban destacou que “na medida em que o reajuste passará a ter limites e a seguir as regras do próprio arcabouço fiscal (crescimento de 70% da receita do ano anterior, no intervalo de 0,6% a 2,5%), a mudança terá impacto positivo nos gastos previdenciários e evitará que se retire mais espaço das despesas discricionárias”.

Um outro ponto destacado foi a restrição ao crescimento das emendas parlamentares, “que passam a seguir os limites do arcabouço fiscal, ao alinhar mais uma frente do Poder Legislativo, que já tem contribuído com o esforço de ajuste fiscal”. Além de considerar “meritórias” as restrições aos supersalários de todos os três Poderes da República.

No entanto, a nota da Febraban também traz o que chamou de “pontos de atenção”, como a não inclusão de uma revisão dos pisos dos gastos com saúde e educação, com “crescimento acima dos limites do arcabouço”.

Além disso, o documento reconheceu que o anúncio da isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil vai melhorar a distribuição de renda, mas ressalta a necessidade de que “essas

medidas de isenção do IR, de um lado, e de sobretaxa nas faixas mais altas de renda, de outro, não comprometam o esforço para se alcançar a contenção de gastos no montante necessário para o equilíbrio fiscal”.

Por fim, a nota, assinada pelo presidente da Febraban, Isaac Sidney, conclui: “Com toda a dificuldade de se conciliar as diversas demandas que desafiam o equilíbrio fiscal, o pacote anunciado foi mais um importante passo do governo para conter o crescimento da dívida pública, mas o país precisará continuar perseverando e ambicionando a interrupção da trajetória de expansão dos gastos”.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 28/11/2024

SALVADOR TERÁ VOOS DIÁRIOS PARA BUENOS AIRES A PARTIR DE JANEIRO

Por Matheus Souza - 28/11/2024 19:00



Os voos serão realizados pela companhia aérea Aerolíneas Argentinas. A expectativa é que o número de turistas argentinos cresça na Bahia durante a alta temporada. Dos países da América Latina, os argentinos já são os que mais visitam o estado.

“A conectividade aérea é fundamental para aumentar o número de turistas. Se a gente oferece conectividade, aumenta a demanda”, diz o secretário de Turismo da Bahia, Maurício Bacelar, que confirmou à coluna a ampliação de voos

em Salvador.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 28/11/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ADIAR A LEI ANTIDESHAMAMENTO FOI NECESSÁRIO, DIZ PRESIDENTE DA CARGILL NO BRASIL

Informações: Globo Rural (28 de novembro de 2024)

Setor exportador precisava de mais esclarecimentos sobre as normas, afirma o executivo

O presidente da Cargill no Brasil, Paulo Sousa, disse, nesta segunda-feira (25/11), que o adiamento da aplicação da Lei Antidesmatamento da União Europeia (EUDR, na sigla em inglês) foi necessário. Em sua avaliação, o setor exportador que tem o bloco como cliente precisava de mais esclarecimentos sobre as normas.

“Produtos diferentes têm maturidades diferentes, mas a lei vale para todos. Setor de café, soja e palma, cada um tem suas características e dificuldades. Já que foi postergada, a sociedade global tem mais um ano para se adequar”, disse Sousa, para quem a cadeia produtiva da soja está “bem posicionada” para cumprir a legislação ambiental europeia.

O prazo original para a lei entrar em vigor era 30 de dezembro de 2024 para grandes empresas e em 30 de junho de 2025 para pequenas e médias. Porém, no início de outubro deste ano, a Comissão Europeia propôs adiar por um ano a aplicação das normas. Assim, o prazo para as grandes empresas passaria a ser o fim de 2025, e para as pequenas empresas, meados de 2026.



Sousa comentou o assunto durante a cerimônia de entrega do Prêmio Melhores do Agronegócio, realizado pela Globo Rural na segunda-feira, em São Paulo. Foram homenageadas empresas de 21 segmentos do agronegócio, com base em seus resultados financeiros e em iniciativas de sustentabilidade.

A Cargill do Brasil ganhou o prêmio de maior entre as 500 empresas do Agronegócio, pelo seu faturamento de 2023 (ano-base para o levantamento da edição de 2024 da premiação). Desde 2016, a empresa mantém a liderança. No ano passado, contabilizou uma receita líquida de R\$ 96,4 bilhões, à frente da Bunge Alimentos (R\$ 81,5 bilhões) e JBS (R\$ 51,4 bilhões).

O que é a lei antidesmatamento?

O European Union Deforestation Act (EUDR), mais conhecido no Brasil como Lei Antidesmatamento da União Europeia, foi aprovado em 31 de maio de 2023. Ela impede países do bloco europeu de importarem e comercializarem produtos provenientes de áreas onde tenha havido desmatamento ou degradação florestal a contar de 31 de dezembro de 2020.

A medida vale para 27 países que fazem parte do bloco: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Estônia, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Polônia, Portugal, República Tcheca, Romênia e Suécia.

A EUDR enfrenta resistência e críticas do setor agropecuário. No Brasil, a preocupação é com o aumento de custos e perda de competitividade para a exportação de produtos e derivados de gado, soja, café, cacau, óleo de palma, madeira e borracha natural.

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

Data: 28/11/2024

GOVERNO FEDERAL APRESENTA A MAIOR CARTEIRA DE LEILÕES PORTUÁRIOS DA HISTÓRIA DO PAÍS

Informações: Ministério de Portos e Aeroportos (28 de novembro de 2024)

Serão R\$ 20 bilhões em investimentos para o setor, com 55 empreendimentos para arrendamentos e concessões

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) divulgou, nesta quarta-feira (27), um plano estratégico para o setor portuário com previsão de R\$ 20 bilhões em investimentos até 2026. O anúncio foi feito pelo ministro Silvio Costa Filho, na sede da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), em Brasília (DF), e incluiu a apresentação de uma carteira com 55 empreendimentos, entre locações e concessões, além de uma cartilha de financiamento para projetos do setor.

Pela primeira vez, também foi anunciada a inclusão das concessões de hidrovias na estratégia de desenvolvimento do Ministério.

“Nos quatro anos do governo Lula devemos realizar 55 leilões na área portuária. Para se ter uma ideia, entre 2013 e 2022 foram realizadas em torno de 45 leilões nesta área. Isso garante mais investimentos e promove a modernização e eficiência de nossos portos, ampliando a competitividade da produção nacional e promovendo o desenvolvimento econômico e social do país”, afirmou Silvio Costa Filho.

O ministro também destacou o crescimento de 6% do setor portuário neste ano de 2024, e de 15% na área de contêineres. “Estamos trabalhando ao lado da Antaq (Agência Nacional de Transporte Aquaviário) para acelerar essa carteira de leilões dos próximos anos. Sabemos que depois da Lei dos Portos conseguimos avançar em investimentos no setor. Esperamos, agora em 2024 e em 2025, fazer grandes leilões lá na B3 (Bolsa de Valores de São Paulo), para podermos provar fortes investimentos no setor portuário brasileiro”, destacou.



Para o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, o Brasil está avançando a passos largos no desenvolvimento e investimentos do setor portuário. “Em 2023, foram 10 leilões em duas sessões, e vamos encerrar o ano de 2024 de forma positiva, no dia 18 de dezembro, fazendo o nosso último bloco deste ano, o maior leilão da área, na ITG02, com mais de R\$ 3,5 bilhões de Capex (Capital Expenditure, na sigla em inglês) previsto”.

Já o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, afirmou que a Antaq fica feliz em fazer parceria com o Ministério, para chegar à consolidação desses projetos. “A concessão dos terminais portuários exige um trabalho integrado, feito a muitas mãos. Além dessa parceria da Antaq com o Ministério, a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, da Casa Civil, é outra peça importantíssima nessa especialização. Nossa Agência é uma grande parceira na estruturação desses projetos, isso é o que faz com que cada vez mais tenhamos projetos consistentes e a carteira sendo rompida.”

Leilões e Investimentos

Já no primeiro trimestre de 2025, o Ministério anunciou que serão leiloadas áreas estratégicas dos portos de Paranaguá (PR), Santos (SP) e Rio de Janeiro (RJ). Conforme a massa, o pacote de concessões e concessões busca modernizar e ampliar a infraestrutura portuária, gerando ganhos de eficiência e competitividade para o país.

Além disso, o governo aposta em linhas de crédito competitivo e incentivos fiscais para atrair investidores e estimular o crescimento sustentável no setor.

Na apresentação da carteira de concessões, a secretária Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, frisou a importância das linhas de financiamento para investimentos no setor e citou o Fundo da Marinha Mercante (FMM), que deve destinar 30% para o setor portuário e que vai priorizar o setor de navegação, os navios verdes e as empresas que trabalham com foco na equidade de gênero.

“Temos também as debêntures, que o Ministério trabalhou bastante para fazer a portaria de regulamentação e, com isso, estamos reduzindo em três meses a autorização para emissão de títulos para o setor o que, sem dúvida, vai trazer mais investimentos para a área”, explicou a secretária.

Cartilha de Financiamento

Durante o evento, foi apresentada uma cartilha detalhando as opções de financiamento disponíveis para o setor. Entre as fontes de crédito estão o Fundo da Marinha Mercante (FMM), Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), Fundo Clima, FNE-Proinfra e BNDES Finem. O documento também aponta instrumentos específicos para projetos de adaptação às mudanças climáticas, como o Fundo Verde para o Clima (Green Climate Fund – GCF), com uma carteira global de US\$ 13,9 bilhões.

Incentivos e Garantias

Uma política de fomento inclui debêntures incentivadas, que oferecem redução ou isenção de Imposto de Renda na fonte, e o Regime Especial de Incentivos ao Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). Para mitigar riscos e investimentos mais investimentos, o governo disponibiliza garantias como o Fundo Garantidor para Investimentos (FGI) e o Fundo de Garantia de Operações (FGO).

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

Data: 28/11/2024

PORTOS DE LISBOA, SETÚBAL E VIGO FIRMAM PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Informações: APP – Associação dos Portos de Portugal (28 de novembro de 2024)

Os Portos de Lisboa (APL), Setúbal (APSS) e a Autoridade Portuária de Vigo (APV) anunciaram esta quarta-feira um Memorando de Entendimento (MoU), que estabelece um quadro de colaboração para o fortalecimento da economia azul e o desenvolvimento sustentável.

Este Acordo Internacional não normativo foi assinado durante a 19.^a Conferência Mundial da AIVP – Association Internationale Villes et Ports, que se iniciou a 27 de novembro tendo o Porto de Lisboa como hospedado.

O protocolo tripartido visa promover o intercâmbio de boas práticas e projetos conjuntos em áreas como a descarbonização portuária, digitalização, economia circular, economia azul e formação, alinhando-se com os objetivos do Pacto Verde Europeu e da Agenda 2030.

O documento foi assinado por Carlos Correia, Presidente da APL e APSS, por Isabel Moura Ramos, pela APSS, por Helena Antunes pela APL, e Carlos Botana Lagarón, Presidente da Autoridade Portuária de Vigo.

Esta parceria reforça a importância da cooperação transfronteiriça para enfrentar desafios ambientais e promover a competitividade no setor portuário. Os Portos de Lisboa e de Setúbal reafirmam assim o seu papel e posicionamento geográfico privilegiado para os tráfegos entre Portugal e Espanha, reforçando a conectividade com o mercado espanhol.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 28/11/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

LULA CHAMA CORTE GASTOS DE 'MEDIDA EXTRAORDINÁRIA': 'TEMOS QUE CUMPRIR O ARCABOUÇO FISCAL'

O pacote anunciado prevê uma economia de R\$ 70 bilhões nos próximos dois anos
Por Sérgio Roxo — Brasília



O presidente Lula durante evento no Palácio do Planalto — Foto: Brenno Carvalho / Agência O

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva classificou como "extraordinária" a série de medidas de contenção de despesas anunciada pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, nesta quarta-feira.

— Foi anunciado ontem pelo (Fernando) Haddad, eu participei da reunião com o presidente do Senado (Rodrigo Pacheco), com o presidente da Câmara (Arthur Lira), com os líderes da Câmara dos Deputados, uma medida extraordinária que é de contenção do excesso de despesas, porque nós temos que cumprir o arcabouço fiscal — disse o presidente, em evento sobre a Transnordestina.

Lula também comentou a medida que garante a isenção de Imposto de Renda para quem recebe até R\$ 5 mil por mês, anunciada por Haddad no mesmo dia.

— Apresentamos uma política de renda para que a gente possa garantir que as pessoas que ganham até R\$ 5 mil não paguem mais Imposto de Renda nesse país porque não é possível que os pobres sejam aqueles que pagam Imposto de Renda — disse.

A medida de compensação é a cobrança de um imposto mínimo de 10% para quem recebe mais de R\$ 50 mil por mês. Lula disse que isso foi feito "sem nenhum abuso".

— Ao mesmo tempo, a gente pegar aquelas pessoas mais ricas, sem nenhum abuso, com muita neutralidade, a gente cobrar um percentual daquilo que eles ganham, que é muito baixo. Ou seja,

cobrar 10% daquilo de quem ganha acima de 50 mil , acima de 100 mil, acima de 200 mil, acima de 1 milhão. Uma coisa muito tranquila, que vai para o Congresso Nacional — disse.

O pacote anunciado prevê uma economia de R\$ 70 bilhões nos próximos dois anos e inclui medidas como a limitação do crescimento do salário mínimo, maior controle sobre o BPC e aperto no critério de acesso do abono salarial.

Mais tarde, em evento de lançamento do Programa Periferia Viva, Lula voltou a falar do assunto e defendeu a busca por pessoas que recebem indevidamente benefícios sociais.

— A gente não pode gastar mais do que tem no orçamento, porque aprovamos o arcabouço fiscal. E estamos aprovando uma série de medidas de contenção, de moralização, em todas as áreas. Ninguém tem o direito de receber direito que não tem direito. Ninguém pode ser malandro ao ponto de receber benefício que não tem direito.

O presidente ainda afirmou que a revisão visa moralizar o país.

— Então estamos tentando fazer um processo de investigação, quem está recebendo corretamente, quem não está recebendo incorretamente, para a gente poder moralizar o país e o dinheiro dar para cuidar de todas as pessoas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/11/2024

SUPERSALÁRIOS: GOVERNO QUER REDUZIR EXCEÇÕES AO TETO REMUNERATÓRIO, MAS NÃO ESTIMA IMPACTO DA MEDIDA

Proposta foi apresentada junto com pacote de corte de gastos
Por Geralda Doca — Brasília



Esplanada dos Ministérios visto de cima. Congresso Nacional. — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo.

O texto da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) busca atacar os chamados “supersalários” do funcionalismo não apresenta medidas concretas. O projeto estabelece um prazo de dois anos a partir de sua aprovação para um projeto de lei estabelecer exatamente quais verbas de caráter indenizatório poderão ser pagas além do teto constitucional de salários.

O teto é equivalente aos salários dos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF), está em R\$ 41,6 mil). A PEC está em fase final de elaboração no governo e faz parte do pacote fiscal. O governo, porém, não estimou o impacto da medida.

Como várias verbas não são contabilizadas no teto hoje, salários do alto funcionalismo podem passar do teto. Por isso, a PEC tenta colocar na Constituição que apenas o que for definido em lei poderá ser pago fora do teto. Segundo o texto da PEC ao qual O GLOBO teve acesso a restrição valerá para todos os poderes (Executivo, Judiciário e Legislativo) e militares, nas três esferas da administração pública.

O texto da PEC cita ainda que poderão ficar de fora direitos básicos dos trabalhadores, previstos no artigo 7º da Constituição como férias, 13º, descanso semanal remunerado, adicional noturno e de insalubridade e auxílio alimentação.

Há um projeto que trata do assunto em tramitação no Senado, mas, na avaliação do governo, as concessões no texto reduzem o impacto da proposta. A ministra da Gestão e Inovação (MGI), Esther Dweck, defende que a proposta seja substituída por um projeto de lei complementar, que exige

quórum qualificado para aprovação, para padronizar o que pode e o que não pode ficar de fora do teto remuneratório.

— A gente acha que tem muita (nesse projeto) que tem que estar dentro do teto. Isso precisa ser debatido com a sociedade e demais poderes — disse a ministra, durante o Congresso Internacional do Centro Latino-americano de Administração para o Desenvolvimento (CLAD), em Brasília.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2024

FUNDO DE FINANCIAMENTO À CIÊNCIA DEIXA DE SER OBRIGATÓRIO, PREVÊ PACOTE DE CORTE DE GASTOS DO GOVERNO

Objetivo é segurar crescimento de despesas obrigatórias

Por Bernardo Lima — Brasília



Os ministros Esther Dweck (Gestão), Fernando Haddad (Fazenda), Rui Costa (Casa Civil), Simone Tebet (Planejamento), Alexandre Padilha (Relações Institucionais) e Paulo Pimenta (Secom) falam sobre pacote de corte de gastos — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Entre as propostas do pacote de corte de gastos, está a prorrogação da Desvinculação de Receitas da União (DRU), que vai reduzir os repasses para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FDNCT).

A Desvinculação de Receitas da União permite que o governo federal use onde quiser 20% dos tributos federais vinculados por lei a fundos ou despesas. Na prática esse mecanismo permite que o governo tenha mais liberdade para definir onde aplicar recursos.

O governo estima uma economia de R\$ 3,6 bilhões em 2025 e R\$ 3,8 bilhões em 2026 com a DRU, que também deve limitar as verbas de outros fundos.

— O ganho é justamente o efeito de se desobrigar despesas vinculadas a determinados fundos — explicou o subchefe de Análise Governamental da Casa Civil, Bruno Moretti, em entrevista nesta quinta.

A ideia do governo é prorrogar a DRU até 2032.

— Isso permite que use as receitas para outras despesas. Nos ajuda na regra de ouro [princípio fiscal que tenta evitar endividamento para gastos correntes] e na pressão para emissão de dívida — afirmou o secretário-executivo do Ministério do Planejamento, Gustavo Guimarães.

Outra proposta que inclui o pacote do governo é uma PEC (proposta de emenda à Constituição) que dá autorização para o governo cortar subsídios e subvenções que estão previstas atualmente.

Hoje o Executivo destina estima R\$ 25 bilhões em despesas com subsídios e subvenções. Desse total, cerca de R\$ 7 bilhões já tiveram contratos assinados e não poderão ser alterados. Os outros R\$ 18 bilhões poderão ser ajustados, e o governo estipula um corte em 10% desse montante.

O governo ainda não decidiu quais políticas serão alvo da redução. No entanto, alguns programas já estão na mira da equipe econômica, como o Proagro.

Na coletiva desta quinta, o ministro da Fazenda Fernando Haddad ressaltou que, atualmente, o programa é uma despesa obrigatória, sem nenhum limite específico.

— O Proagro é orçado, mas, como é gerido pelo Banco Central, o Banco Central vai mandando a conta do Proagro independentemente de limite orçamentário. Acaba causando um constrangimento na execução orçamentária por conta desse descasamento, [entre] o que é autorizado e o que é orçado. Nós estamos eliminando esse dispositivo. Ou seja, o que é autorizado tem de estar orçado previamente, não pode ser autorizado um gasto sem que ele esteja previamente orçado — explicou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2024

EQUINOR: PROJETO RAIA GANHA IMPULSO COM GASODUTO DE 200 QUILOMETROS

Campos de Raia Manta e Raia Pintada podem suprir 15% da demanda de gás natural no Brasil até 2028

Por Bruno Rosa — Rio



Equinor vai iniciar a instalação do gasoduto para o Projeto Raia — Foto: Divulgação

O Projeto Raia, uma das principais iniciativas em curso no país para aumentar a produção de gás, entrou em nova fase. Localizados na Bacia de Campos, no litoral do Rio de Janeiro, os futuros campos, que serão operados pela Equinor (35%), em parceria com a Repsol Sinopec Brasil (35%) e a Petrobras (30%), receberam os tubos de aço que serão utilizados na

instalação de mais de 200 quilômetros de gasoduto, do alto-mar até o litoral.

Em cerimônia realizada na fábrica da Tenaris, em Pindamonhangaba, São Paulo, autoridades e representantes das companhias celebraram o avanço do projeto, que pode criar até 50 mil empregos diretos e indiretos ao longo de seu ciclo de vida útil. O contrato entre a Equinor e a Tenaris, fabricante dos tubos, é de aproximadamente R\$ 2 bilhões.

O Projeto Raia conta com dois campos, Raia Manta e Raia Pintada, que somam investimentos totais de cerca de US\$ 9 bilhões e reservas recuperáveis superiores a 1 bilhão de barris de óleo equivalente (boe), sendo quase que a totalidade de gás natural.

O projeto, com início operacional previsto para 2028, tem o potencial de fornecer até 16 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia, suprimindo cerca de 15% da demanda de gás natural do país.

— Estamos desenvolvendo o Gasoduto Raia com 99% do aço produzido por uma cadeia de suprimentos brasileira — declara Veronica Coelho, presidente da Equinor Brasil.

Pela primeira vez no Brasil, o gás será especificado para comercialização no FPSO e entregue diretamente ao sistema de transmissão, sem a necessidade de processamento em terra.

O gasoduto de escoamento conectará o FPSO à instalação de recebimento de gás em Cabiúnas, Macaé, no norte do estado do Rio de Janeiro. De lá, o gás de Raia seguirá para uma rede de transmissão de gás doméstico, até chegar ao consumidor final.

Operando em profundidades de até 2.900 metros, o escopo do gasoduto inclui tubos com revestimento interno, para aumentar a eficiência do fluxo de gás, proteção anticorrosiva e revestimento de concreto, para oferecer proteção mecânica.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2024

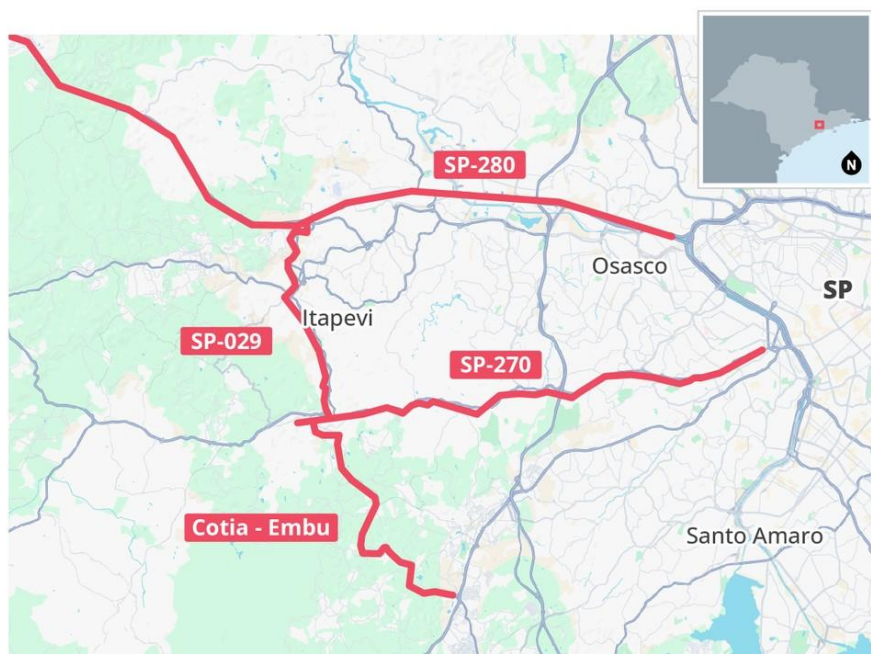
ECORODOVIAS VENCE LEILÃO PARA ADMINISTRAR NOVA RAPOSO COM OUTORGA DE R\$ 2,19 BILHÕES

Projeto viário de 92 quilômetros inclui as rodovias Raposo Tavares, Castelo Branco, Coronel PM Nelson Tranchesí e uma ligação entre Cotia e Embu das Artes

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo

A Ecorodovias venceu o leilão de concessão para administrar 92 quilômetros do projeto Nova Raposo pelos próximos 30 anos. O programa inclui as rodovias Raposo Tavares (SP-270), Castelo Branco (SP-280) e Coronel PM Nelson Tranchesí (SP-029), além de um trecho que liga Cotia e Embu das Artes. A empresa apresentou o maior valor de outorga, de R\$ 2,19 bilhões, consideravelmente superior ao mínimo de R\$ 4,6 milhões determinado pelo governo de São Paulo.

Ao fim, haverá 13 pedágios nos trechos concedidos, dos quais cinco na rodovia Raposo Tavares, cinco na rodovia Castelo Branco e três na Nelson Tranchesí. A disputa atraiu outros grandes grupos do setor: CCR, EPR e Via Appia.



92 km
Extensão total das rodovias



R\$ 7,9 bilhões
Investimentos totais



R\$ 4,6 milhões
Valor mínimo de outorga



30 anos
Tempo de concessão

O trecho da rodovia Raposo Tavares leiloado na B3 — Foto: O Globo

Atualmente, os trechos da rodovia são operados por dois gestores: ViaOeste e DER-SP (Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo). O plano prevê uma série de investimentos, como duplicações de pistas, implantação de faixas adicionais e marginais, construção de 43 km de marginais, instalação de passarelas e criação de pontos de ônibus.

Segundo o governo, o objetivo da concessão é melhorar o tráfego e reforçar a segurança para motoristas, ciclistas e pedestres, com investimentos totais de R\$ 7,9 bilhões, dos quais R\$ 1,3 bilhão será destinado exclusivamente a medidas de segurança viária. Não existe prazo para a conclusão das obras.

Conforme o contrato, a concessionária também deve arcar com até R\$ 838,9 milhões relacionado às desapropriações. Caso esse valor seja mais de 10% superior ao inicialmente previsto, o adicional será dividido entre a empresa e o governo.

De acordo com o advogado especializado em infraestrutura Paulo Henrique Dantas, sócio do escritório Castro Barros Advogados, a Ecorodovias já tinha mostrado apetite no leilão anterior, da Rota Sorocabana, realizado em outubro, quando perdeu na sessão de lances para a CCR.

— A diferença para o segundo colocado, que foi a própria CCR, foi bastante significativa. Isso mostra a precificação aqui foi determinante e a Ecorodovias apostou alto para não haver disputas. Isso decorre pelo fato, do valor mínimo ser apenas simbólico, deixando para os interessados fazerem a sua própria precificação — ele diz.

Frederico Ribeiro, sócio da consultoria Radar PPP, diz que o setor já esperava propostas elevadas, devido à complexidade do projeto, que envolve desapropriações e obras para readequar o fluxo urbano.

— O volume de obras é expressivo, sobretudo se considerarmos que se trata de um trecho relativamente curto, o que dá margem para os licitantes desenvolverem estratégias e modelos distintos de serem mais eficientes e formarem suas ofertas de preços — afirma Ribeiro.

O economista Cláudio Frischtak avalia que a Ecorodovias tem capacidade não apenas de oferecer uma outorga elevada, mas de executar o projeto e investir valor relevante nas rodovias pelos próximos 30 anos. Segundo ele, o governo de São Paulo foi bem-sucedido ao colocar o preço de entrada em um patamar mais baixo, fator que teria atraído mais competidores ao certame.

— O lado positivo (do projeto) é que o governo afirmou que a concessionária vai poder ajustar e modificar o projeto, até porque houve muito pouco tempo para aqueles que são direta e indiretamente afetados se manifestarem. Uma das críticas é a limitação da oportunidade de manifestação da sociedade, o que acho uma crítica bem legítima. O governo diz que ainda vai ter tempo, todo um processo de licenciamento, que vai se ouvir a sociedade, mas até o momento as oportunidades foram bastante limitadas — afirmou.

Críticas

O projeto é alvo de críticas devido ao impacto ambiental por conta do desmatamento e às desapropriações necessárias para a ampliação das faixas. O movimento Nova Raposo, NÃO! reuniu mais de 25 mil assinaturas em um abaixo-assinado, alegando que a iniciativa pode causar desapropriações e destruir áreas permeáveis essenciais para contenção de enchentes.

“Contrariando todas as tendências mundiais em sustentabilidade, que preconizam o transporte público de massa, a preservação das áreas verdes, ciclovias e uma série de soluções para reduzir a emissão de carbono e a temperatura, o governador Tarcísio almeja o progresso rodoviarista ultrapassado dos anos 1960”, diz o movimento em comunicado online.

Sobre as desapropriações, o secretário de Parcerias em Investimentos de São Paulo (SPI), Rafael Benini, disse que há “muita informação falsa sendo falada por aí”.

— Do lado da rodovia, você não tem tantas residências assim. A sua propensão não é de residência, é mais de comercial, e daí você se mete com alguns interesses de pessoas que não querem perder propriedade comercial, por isso elas começam a protestar — disse a jornalistas.

O movimento também alega que não houve participação popular no processo decisório. Apenas duas audiências públicas foram realizadas, uma em Vargem Grande Paulista e outra no DER-SP, com menos de dez pessoas.

PETROBRAS TERÁ PRIMEIRA FÁBRICA DE METANOL VERDE, COMBUSTÍVEL USADO EM NAVIOS, DO BRASIL

Combustível é produzido a partir da combinação de hidrogênio gerado a partir de fontes renováveis, como solar ou eólica, com CO2 biogênico. Unidade, em parceria com empresa norueguesa, será no Nordeste

Por Bruno Rosa



Fábrica de e-metanol, parceria da Petrobras com a European Energy, será a primeira do gênero no Brasil — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo /03-11-2022

Após anunciar a volta da Petrobras ao mercado de etanol, Mauricio Tolmasquim, diretor de Transição Energética da estatal, detalhou o projeto que prevê a construção de uma fábrica de e-metanol no Nordeste. Será a primeira do gênero no Brasil. A estatal anunciou na noite de quarta-feira um acordo para construir uma planta em Pernambuco em parceria com a

empresa dinamarquesa European Energy.

O e-metanol é produzido a partir da combinação de hidrogênio verde, gerado a partir de fontes renováveis como solar ou eólica, com CO2 biogênico, proveniente de plantas de etanol ou de aterros sanitários. O e-metanol é um combustível utilizado principalmente em navios.

Tolmasquim participou na manhã desta quinta-feira do seminário “Bélgica/Brasil: Possibilitando a Transição Energética – O Papel dos Portos e a Importância de Parcerias com Indústrias e Formuladores de Políticas”, realizado na Casa Firjan, em Botafogo.

— Estamos conversando com a European Energy, que já possui um processo de produção de e-metanol e está construindo uma planta na Europa. Queremos fazer uma planta ainda maior no Brasil. O que estimulou essa conversa foi o fato de a European Energy já ter contatos com potenciais compradores desse e-metanol. No início, esse produto é mais caro que os combustíveis fósseis, e é necessário um comprador disposto a pagar uma espécie de prêmio — afirmou.

Segundo Tolmasquim, empresas de transporte marítimo de carga na Europa estão interessadas no projeto. Ele explicou que a Petrobras ainda está definindo o tamanho da planta e os investimentos necessários.

Na Dinamarca, a European Energy já desenvolve um projeto semelhante, com construção prevista para 2026. A planta está projetada para produzir mais de 100 mil toneladas de e-metanol anualmente e recebeu um financiamento de € 50 milhões da Comissão Europeia, por meio do Fundo de Inovação da União Europeia.

Hidrogênio verde no Rio Grande do Norte

Recentemente, a Petrobras também anunciou a construção de sua primeira planta-piloto para geração de hidrogênio verde, localizada na Usina Termelétrica do Vale do Açu, em Alto do Rodrigues, no Rio Grande do Norte. O projeto está orçado em R\$ 90 milhões.

Tolmasquim destacou ainda a entrada da Petrobras no setor de etanol. Segundo ele, a estatal vai se associar a um parceiro que já possui um parque de usinas. Na expansão, a estatal participará como sócia. Ele evitou comentar se há conversas com a Raízen.

— Vamos criar uma terceira empresa, que será dona desses ativos em conjunto. A expansão terá investimento compartilhado. Vamos ficar com, no máximo, 50% dessa empresa. Será uma empresa privada, mas participaremos da gestão — afirmou, descartando que o acordo com o parceiro seja firmado ainda este ano.



Os investimentos em fontes renováveis fazem parte do novo plano estratégico da Petrobras, que destina US\$ 16,3 bilhões a projetos de eficiência energética.

— É importante diversificar a carteira de produtos. Isso não é apenas uma questão reputacional, mas também estratégica. Queremos manter o peso da Petrobras no mercado e crescer em outras formas de energia.

Tolmasquim acrescentou que a estatal também investirá em fontes eólica e solar em terra.

— Estamos analisando essas tecnologias porque já são maduras. O Brasil tem áreas vastas para esses projetos. Estamos buscando parcerias com outras empresas. Essas parcerias ainda não avançaram devido aos nossos critérios rígidos de aprovação, que exigem retorno acima de um mínimo esperado.

Ele também destacou os planos para eólica offshore (em alto-mar), que dependem de um marco regulatório, previsto para votação no Senado na próxima semana.

— Estamos atentos à eólica offshore. Até agora, não destinamos muito capex (investimento) porque ainda não há regulamentação. Contudo, já fizemos pedidos ao Ibama para esses projetos e temos uma parceria com a Equinor.

Prumo assina acordo com empresa belga

O evento integra a missão econômica da Bélgica no Brasil. A Prumo Logística, o Porto do Açu e a empresa belga Sarens assinam nesta quinta-feira um memorando de entendimento para estudar soluções logísticas relacionadas ao transporte de componentes da cadeia de energia eólica offshore no complexo do Açu, em São João da Barra, no norte do Rio de Janeiro.

— Queremos combinar logística integrada e nos tornar um hub de operação e manutenção com custos mais competitivos para a indústria eólica offshore no Brasil — afirmou Mauro Andrade, diretor executivo de Desenvolvimento de Negócios da Prumo.

Os estudos avaliarão as melhores soluções logísticas para o transporte de turbinas, pás e outros componentes fabricados na cadeia de valor da energia eólica offshore. O transporte desses equipamentos exige operações específicas de içamento pesado, transporte especializado e serviços de guindastes.

Carl Sarens, diretor de Soluções Técnicas, Projetos e Engenharia da companhia belga, disse que o acordo representa um passo significativo no desenvolvimento de soluções logísticas para o setor eólico offshore. Esta é a primeira iniciativa da empresa no Brasil.

Além disso, o Porto do Açu amplia investimentos em outras fontes de energia. Em janeiro, obteve licença prévia do Governo do Rio de Janeiro para instalar um hub de hidrogênio e derivados de baixo carbono, com o objetivo de desenvolver uma plataforma integrada de produção de hidrogênio renovável e de baixo carbono, conectada a unidades de produção de amônia e metanol.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2024

NOVA REGRA DO SALÁRIO MÍNIMO: GOVERNO ESPERA POUPAR R\$ 109,8 BILHÕES EM CINCO ANOS COM APOSENTADORIAS E BENEFÍCIOS

Economia equivale a cerca de um terço do impacto total previsto pelo pacote de corte de gastos até 2030

Por Bernardo Lima, Thaís Barcellos e Karolini Bandeira — Brasília

As mudanças nas regras do reajuste do salário mínimo vão resultar em uma economia de R\$ 109,8 bilhões em despesas com aposentadorias e benefícios até 2030, de acordo com os cálculos do

governo. A medida faz parte do pacote de corte de gastos anunciado nesta quinta-feira em entrevista coletiva, que prevê reajustes limitados ao teto do arcabouço fiscal.



Ministros detalham pacote fiscal — Foto: Cristiano Mariz

Essa é uma das principais medidas do pacote de contenção de despesas anunciado, uma vez que o mínimo é referência para diversos benefícios, como a aposentadoria, o abono salarial e seguro-desemprego.

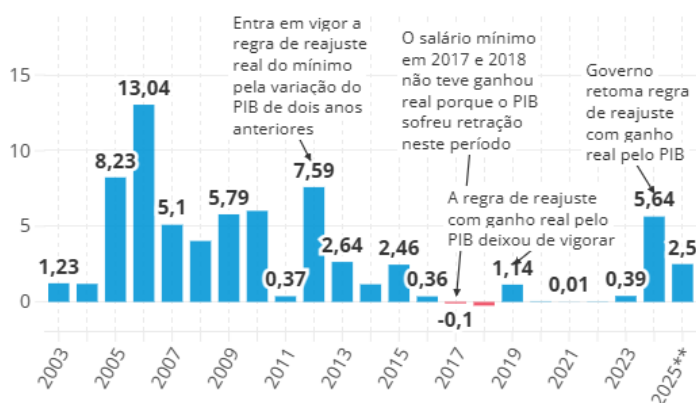
A economia prevista com a alteração das regras equivale a cerca de um terço da projeção total de economia com o conjunto de medidas até 2030, que é de R\$ 327,1 bilhões.

Segundo os cálculos do governo, a cada R\$ 1 de aumento do salário mínimo cria-se uma despesa de aproximadamente R\$ 392 milhões.

Os ganhos do salário mínimo nos últimos anos

Reajuste real, ou seja, acima da inflação

Em %



Fonte: Dieese e Ministério da Fazenda • Considera os dois reajustes aplicados ao salário mínimo nesses anos

A nova regra proposta é de que valorização real do piso nacional será limitada ao intervalo de 0,6% a 2,5% ao ano, assim como teto de gastos do arcabouço. O projeto será enviado ao Congresso e precisa ser aprovado na Câmara e Senado para virar lei.

Veja a previsão de economia por ano:

- 2025: R\$ 2,2 bilhões
- 2026: R\$ 9,7 bilhões
- 2027: R\$ 14,5 bilhões
- 2028: R\$ 20,6 bilhões
- 2029: R\$ 27,8 bilhões
- 2030: R\$ 35 bilhões

Em entrevista nesta quinta-feira, o ministro Fernando Haddad garantiu que o salário mínimo vai continuar tendo um ganho acima da inflação. Será usado o INPC acumulado até novembro para fazer a correção.

— Mas vai estar condicionado ao espaço do arcabouço fiscal entre 0,6% e 2,5%. Isso significa que o salário mínimo pode subir a 0,6% até em recessão. Mas, ao mesmo tempo, se tiver crescimento do PIB muito grande, vai limitar. Isso vai dar conforto para o (Ministério do) Planejamento elaborar a peça orçamentária com mais previsibilidade e de manter as despesas discricionárias, no mínimo, no

nível atual ou, se tiver boa gestão, aumentar para investimentos. O objetivo dessa medida é circunscrever as despesas obrigatórias ao arcabouço fiscal — disse Haddad.

No ano passado, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva retomou a regra que atualiza o valor do mínimo pela inflação do ano anterior e pelo crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de dois anos antes, que havia sido interrompida por Jair Bolsonaro. Para 2025, o percentual do PIB considerado seria de 2,9%, crescimento do ano de 2023.

Já o limite de gastos do arcabouço tem expansão anual real entre 0,6% e 2,5%, a depender do comportamento da arrecadação em 12 meses até junho do ano anterior

No caso do ano que vem, o teto será reajustado em 2,5%. A ideia não é mudar para o salário mínimo a mesma regra do arcabouço, mas estabelecer que o piso nacional não poderá subir menos de 0,6% ou mais de 2,5%. Dessa forma, a diferença entre o ganho real em 2025 seria de 0,4 ponto percentual — de 2,9% para 2,5%. O impacto é de R\$ 2,5 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2024

NOVA REGRA DO SALÁRIO MÍNIMO PREVÊ REAJUSTE LIMITADO AO MESMO TETO DO ARCABOUÇO FISCAL; ENTENDA O QUE MUDA

Por exemplo, se o percentual do mínimo que seria considerado for de 2%, mas a atualização do arcabouço for de 1,5%, valerá 1,5% acima da inflação

Por Thaís Barcellos, Bernardo Lima e Karolini Bandeira — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

A nova regra de reajuste do salário mínimo vai considerar o mesmo percentual de atualização do limite de gastos do arcabouço fiscal quando o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) crescer mais do que essa taxa, conforme o pacote de ajuste fiscal apresentado pelo governo. Com as mudanças, o governo espera poupar R\$ 109,8 bilhões em cinco anos com aposentadorias e benefícios.

Isso porque a ideia é que a regra de atualização atual do salário mínimo seja mantida, mas limitada pelo teto do limite de gastos do arcabouço em cada ano. O limite de gastos é atualizado anualmente entre 0,6% e 2,5% acima da inflação, a depender do resultado da receita no ano anterior.

Hoje, o piso nacional é reajustado pela inflação do ano anterior e pelo PIB de dois anos antes. Agora, se o PIB considerado for maior do que a atualização do teto do arcabouço, valerá o percentual que atualizou o teto do arcabouço.

Por exemplo, se o percentual do mínimo que seria considerado for de 2%, mas a atualização do arcabouço for de 1,5%, valerá 1,5%.

Quando o desempenho do PIB a ser considerado for menor do que a atualização do arcabouço valerá o percentual do PIB. Por exemplo, se o PIB for de 1% e a atualização do arcabouço for de 1,5%, vale 1%.

— O salário mínimo vai continuar tendo uma regra própria, mas com alguns limites estabelecidos por essa nova lei. O teto do salário mínimo é o exato índice que o arcabouço permite (quando o PIB for maior do que esse percentual) — detalhou o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan.

Ainda segundo os cálculos do governo, a cada R\$ 1 de aumento do salário mínimo cria-se uma despesa de aproximadamente R\$ 392 milhões. Dessa maneira, com a nova limitação de reajustes,

espera-se uma economia de R\$ 109,8 bilhões em cinco anos com gastos de aposentadoria e outros benefícios.

Veja a previsão de economia por ano:

- 2025: R\$ 2,2 bilhões
- 2026: R\$ 9,7 bilhões
- 2027: R\$ 14,5 bilhões
- 2028: R\$ 20,6 bilhões
- 2029: R\$ 27,8 bilhões
- 2030: R\$ 35 bilhões

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2024

CÂNCER, AIDS, PARKINSON E ESCLEROSE MÚLTIPLA: VEJA A LISTA DE DOENÇAS QUE PERDEM DIREITO À ISENÇÃO DE IR

Mudanças ainda passam por aprovação do Congresso e devem começar a valer em 2026

Por Rafaela Gama — Rio de Janeiro

As mudanças no Imposto de Renda anunciadas pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, restringem a isenção para pessoas afetadas por "moléstias graves". As novas regras preveem que pacientes afetados por doenças sérias, que podem deixar sequelas ou causar a morte do portador, mas com renda acima de R\$ 20 mil por mês deixarão de ter o direito à isenção completa do IR.

— Tem algumas distorções que estamos corrigindo com relação à saúde (no Imposto de Renda). Gastos com saúde continuarão dedutíveis na sua integralidade. Mas a isenção do IR por razões de saúde vai estar limitada a quem ganha até R\$ 20 mil por mês — disse o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em coletiva na manhã desta quinta-feira para detalhar as medidas do pacote de ajuste fiscal.

Veja a lista de doenças que perdem isenção total do IR

- moléstia profissional (causada por condições do ambiente de trabalho)
- tuberculose ativa
- alienação mental
- esclerose múltipla
- neoplasia maligna (câncer)
- cegueira
- hanseníase
- paralisia irreversível e incapacitante
- cardiopatia grave
- doença de Parkinson
- espondiloartrose anquilosante
- nefropatia grave
- hepatopatia grave
- estados avançados da doença de Paget (osteíte deformante)
- contaminação por radiação
- síndrome da imunodeficiência adquirida (AIDS), com base em conclusão da medicina especializada

O que não muda é o direito a deduzir do IR gastos com saúde, como plano de saúde e despesas com psicoterapia ou fonoaudiologia. Esses gastos continuam sendo dedutíveis em sua totalidade para todos os contribuintes.

Por decisão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o governo também incluiu no anúncio, feito por Haddad na noite desta quarta-feira, a isenção do Imposto de Renda (IR) para quem ganha até R\$ 5 mil por ano, como antecipou O GLOBO, e um aumento de tributos para quem ganha acima de R\$ 50 mil mensais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO DO RIO E SUPERVIA CONFIRMAM ACORDO PARA EMPRESA DEIXAR CONCESSÃO DE TRENS

Companhia continuará a operar o sistema por seis meses, prorrogáveis por mais três

Por Circe Bonatelli (Broadcast)



A concessionária está em recuperação judicial Foto: PEDRO KIRILOS

O governo do Rio de Janeiro e a SuperVia confirmaram acordo para substituir a empresa como operadora da rede de trens metropolitanos. As partes firmaram um acordo preliminar em setembro e assinaram os termos definitivos hoje, 25, conforme antecipado pelo Broadcast. Os termos passaram pelas aprovações internas e foram assinados pelos representantes da empresa, acionistas e governo, no Palácio da Guanabara, na capital fluminense.

“Identificamos que a empresa não tinha condições de tocar a operação e, aos poucos, foi desistindo da concessão e deixando de fazer investimentos. Agora, estamos dando um passo muito importante com o objetivo de recuperar o sistema, melhorar a qualidade dos serviços e levar dignidade aos deslocamentos da população. Ainda há muito para ser feito, mas estamos felizes com esse grande avanço”, afirmou em nota o secretário estadual de transporte e mobilidade urbana, Washington Reis.

O acordo estabelece um período de transição de seis meses, prorrogáveis por mais três, no qual a SuperVia seguirá operando os trens, enquanto o governo estadual busca um substituto.

Estado fará aporte de R\$ 300 milhões

O governo estadual concordou em fazer um aporte de R\$ 300 milhões - diferente dos R\$ 360 milhões inicialmente sinalizados - para a empresa sustentar o funcionamento dos trens e das estações, que passaram por um sucateamento devido às dificuldades financeiras da concessionária.

Desse total, R\$ 160 milhões serão pagos em seis parcelas mensais, enquanto os R\$ 140 milhões restantes em cronograma a ser definido, conforme a necessidade das operações. A SuperVia não poderá usar esse dinheiro para pagar dívidas. Os recursos devem ser usados unicamente na operação dos trens - o que será monitorado pelo administrador do processo de recuperação judicial da empresa.

Por sua vez, a Gumi Brasil - veículo de investimento da japonesa Mitsui, acionista controladora da Supervia - fará um aporte de R\$ 150 milhões na empresa.

“Esse acordo significa dizer para a população que o Estado hoje tem elementos que lhe permitam fazer investimento no sistema. Numa futura licitação, o Estado vai buscar outro operador que possa produzir maiores índices de eficiência na prestação de serviço, dando dignidade ao transporte público”, afirmou em nota, o procurador-geral do Estado, Renan Saad.



Futuramente, o governo do Estado pretende fazer novos investimentos na melhoria da qualidade dos serviços e modernizar a operação, de forma que a concessão se torne atraente para um futuro operador.

É a segunda maior malha do País

A SuperVia opera a segunda maior malha ferroviária do País, com 270 quilômetros e 104 estações, atendendo a 12 municípios do Rio de Janeiro. A operação envolve o transporte de cerca de 300 mil passageiros por dia, em média.

A concessionária está em recuperação judicial e cobrava do Estado do Rio de Janeiro débitos atrasados, sob o risco de ir à falência e interromper o funcionamento dos trens. Este ano, a empresa chegou a buscar autorização da Justiça para paralisar a operação, mas o governo obteve liminares impedindo a interrupção dos serviços, nas vésperas das eleições municipais.

A SuperVia informou, em nota, que irá cumprir rigorosamente todas as determinações para a continuidade e a atratividade da operação. A empresa acrescentou que tem confiança na Justiça e no governo do Estado para a homologação do acordo, bem como na definição de um novo operador.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/11/2024

‘MESMO QUE ACONTEÇA TUDO O QUE O GOVERNO PLANEJA, A CONTA NÃO FECHA’, DIZ CASTELAR; REVEJA LIVE

Em entrevista ao Estadão, pesquisador do Ibre/FGV aponta que ainda há um espaço para a piora dos ativos brasileiros e a vida do Banco Central ficou mais difícil depois das medidas anunciadas pelo governo

Por Luiz Guilherme Gerbelli

BRASÍLIA – Pesquisador associado do Ibre/FGV, Armando Castelar endossa a avaliação de boa parte dos economistas de que o pacote de ajuste das contas públicas apresentado pelo governo decepcionou.

Em live promovida pelo Estadão, Castelar aponta que ainda há um espaço para a piora dos ativos brasileiros e a vida do Banco Central ficou mais difícil. Nesta quinta-feira, 27, o dólar chegou ao patamar de R\$ 6 pela primeira vez.

“O câmbio vai pressionar ainda mais os preços”, disse. “O desafio do Banco Central ficou mais complicado. O mercado está precificando uma Selic batendo em 14,5% até o final do ano que vem”.

Leia abaixo trechos da entrevista e reveja a live.

Avaliação do pacote

Havia uma cobrança grande sobre o governo de conter o aumento dos gastos. Os gastos têm crescido muito além da inflação, muito além da capacidade de crescimento do PIB. Havia uma visão de que era importante mudar algumas regras que fazem com que automaticamente tenha um aumento forte do gasto. Primeiro, para ajudar o Banco Central a conter a inflação e evitar ter que subir a taxa de juros para patamares altíssimos. E, segundo, porque o governo está com um déficit muito grande. Isso tem gerado uma dinâmica da dívida que é insustentável. Havia uma pressão grande para tentar conter isso, para que a dívida pare de crescer nesse ritmo tão forte e o gasto também – e que, portanto, você possa ter menos pressão sobre o Banco Central. A gente não viu isso. O que foi anunciado não atingiu nenhuma das duas metas.

Ao se cadastrar nas newsletters, você concorda com os Termos de Uso e Política de Privacidade.

Tem duas rotas de preocupação. A primeira é: mesmo que aconteça tudo o que o governo planeja, a conta não fecha. A isenção vai custar cerca de R\$ 50 bilhões ao ano e o que você vai conseguir arrecadar a mais (com a tributação dos mais ricos) é uma faixa de R\$ 10 bilhões, R\$ 20 bilhões. Mesmo que politicamente tudo funcione perfeitamente, teria dificuldade. A segunda coisa é que,

quando você aumenta a carga em cima de determinados grupos, também aumenta informalidade. As pessoas não gostam de pagar imposto e elas vão procurar outros mecanismos. E há uma preocupação de que, como a carga tributária no Brasil é muito alta, medidas que aumentam a carga tributária, em geral, enfrentam resistência. Medidas de tributação de dividendos já foram tentadas em ocasiões anteriores sem sucesso. Não há nenhuma garantia de que vão conseguir passar agora.

Como fica o olhar do investidor

O que acontece é que o receio de que haja um calote da dívida aumenta, um receio de que se viva uma crise mais a frente. O que os preços estão dizendo é isso. Quando o dólar sobe e quando os juros sobre a dívida sobem, o que você está dizendo é que está mais arriscado ter ativos. O risco de ter ativos brasileiros está bem mais alto.



Armando Castelar, pesquisador do Ibre/FGV Foto: FABIO MOTA/ESTADÃO

Cenário parecido do governo Dilma

É um risco. O que a gente viu foi bastante semelhante. As taxas de mercado subindo. Muita gente no governo atual tem a visão de que, talvez, aquele ajuste que a Dilma fez em 2015 teria sido contraproducente. Após a eleição (de 2014), a presidente Dilma fez um pacote fiscal, tentou segurar gastos, e o Banco Central subiu os juros. Eu me pergunto em que medida isso tem alguma influência. Eu acho que é uma leitura errada do que aconteceu, mas o paralelo é bastante válido, porque mexe na imaginação, mexe no que está sendo debatido e, obviamente, o paralelo de indicadores é bastante direto e claro.

Governo perdeu a janela de oportunidade?

Oportunidade sempre tem. O governo pode fazer o que se esperava que fosse feito agora – se vai ocorrer ou não é outra pergunta. A leitura que se faz do que aconteceu é que o governo acredita que tem tempo até as eleições de 2026 e que vai poder não adotar medidas impopulares. Pelo contrário, vai adotar medidas que aumentam o gasto, são populares, têm impacto eleitoral favorável ao presidente Lula numa eventual campanha de reeleição em 2026. A pergunta é se tem tempo mesmo.

Há essa visão de que o pacote compra tempo e tem tempo, de que não vai estourar uma crise mais séria antes das eleições. Obviamente, se isso não se revelar verdade, eu acho que o governo vai ter de fazer alguma coisa. O dólar pode andar mais, a bolsa pode cair mais

Piora dos ativos brasileiros

Se nada for feito, eu acho que sem dúvida (tem espaço para a piora dos ativos brasileiros). Não é só aqui. Tem um ambiente externo que não ajuda. Há bastante dúvida sobre que o Donald Trump vai fazer. O que surpreende é que tenha demorado tanto. A dinâmica da dívida já vinha ruim há bastante tempo, o déficit vem alto há bastante tempo. Na verdade, o que é surpreendente - e muito se debateu sobre isso ao longo deste ano - é porque demorou tanto tempo. Por que uma coisa que era evidentemente insustentável demorou tanto tempo para afetar os preços de uma maneira mais significativa? Só nos últimos meses é que a gente começou a ver essa escalada do dólar, por exemplo.

Como fica o Banco Central

O Banco Central vinha sinalizando nas atas das suas reuniões do Copom a importância do fiscal. Eu acho que o que foi anunciado não atende ao que o Banco Central vinha pedindo. A vida do Banco Central complica. Essa isenção do imposto de até R\$ 5 mil estimula, bota mais renda numa camada da população que tem uma propensão a consumir bastante elevada. Reforça esse aumento da demanda que vem pressionando nos preços. Não custa lembrar que o IPCA-15 desta semana mostrou uma inflação em 12 meses de 4,77%, acima do teto de banda de 4,5%.

O câmbio vai pressionar ainda mais os preços. Muita gente já está prevendo uma inflação de 5% ou mais no ano que vem. O desafio do Banco Central ficou mais complicado. O mercado está

precificando uma Selic batendo em 14,5% até o final do ano que vem. Politicamente é não trivial. É não trivial porque simbolicamente é ruim, é uma taxa muito grande, e o presidente da República tem batido muito na taxa Selic. É complicado porque, obviamente, o que o Banco Central precisa fazer para controlar a inflação é segurar a demanda e o que esse pacote fiscal sugere é que esse governo não quer segurar a demanda.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/11/2024

QUAL É A AVALIAÇÃO SOBRE O PACOTE FISCAL ANUNCIADO PELO GOVERNO LULA? ECONOMISTAS RESPONDEM

Entre os analistas ouvidos pelo Estadão, leitura é de que conjunto de medidas de contenção de despesas foi tímido e pressão política se sobrepôs à equipe econômica

Por Luiz Guilherme Gerbelli, Anna Carolina Papp, Alvaro Gribel e Daniel Weterman

BRASÍLIA - Economistas avaliam que o pacote fiscal detalhado pelo governo nesta quinta-feira foi tímido. Na leitura de analistas ouvidos pelo Estadão, as medidas, aguardadas há semanas, dão uma sobrevida para o arcabouço fiscal, mas são insuficientes para resolver o dilema das contas públicas do País.

A equipe econômica prevê poupar R\$ 71 bilhões com o pacote de ajuste fiscal até o final do mandato – R\$ 30,6 bilhões em 2025 e R\$ 41,3 bilhões em 2026. Entre o próximo ano e 2030, devem chegar a R\$ 327 bilhões. As medidas não envolvem corte de gastos em relação aos valores de hoje, mas representam uma desaceleração do ritmo de crescimento de algumas despesas nos próximos anos.

Há uma avaliação também de que a pressão política se sobrepôs à equipe econômica, sobretudo por causa do anúncio da isenção de cobrança de Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil. No mercado financeiro, as medidas trouxeram apreensão. Nesta quinta-feira, 28, o dólar voltou a subir e chegou a R\$ 6 na máxima da sessão, após batido valor nominal recorde na quinta-feira.

Bruno Funchal: ‘Percebe-se um risco fiscal maior quando você olha o conjunto’



Bruno Funchal, CEO da Bradesco Asset e foi secretário especial do Tesouro e Orçamento Foto: Dida Sampaio/Estadão

Quando você olha o conjunto – o pacote e o projeto do Imposto de Renda –, percebe-se um risco fiscal maior. Isso tem se refletido nos preços de mercado. Hoje, quem investe no Brasil têm uma incerteza maior.

O pacote está na direção correta, apesar de ainda não ser de um montante como deveria ser. Está na direção correta porque trata as despesas obrigatória, harmoniza o salário mínimo com a regra fiscal, trata a questão do Fundeb, trata o abono, apesar de ser para muito longo prazo o efeito. A gente não imagina que será uma economia de R\$ 70 bilhões. E, dentro desse montante, tem o tema o combate à fraude, que já estava no preço. A estimativa é de uma economia de R\$ 40 bilhões.

E por que o pacote não foi visto como uma melhoria de cenário com a redução de risco fiscal? Por causa da proposta da revisão da tabela do IR. Pode haver um efeito fiscal muito grande. Apesar de o projeto ser anunciado como neutro, porque há imposto novo, que é imposto de renda mínimo, a gente sabe que a tramitação é sempre complexa. Não é fácil aprovar um imposto novo e a revisão da tabela do IR não precisa necessariamente, pela Lei de Responsabilidade Fiscal, de uma compensação. Há um risco fiscal grande de um imposto novo não vingar e permanecer apenas a correção da tabela, trazendo um custo maior. Isso traz um risco fiscal grande.

Aqueles que investem no Brasil estão saindo. É um sinal relevante. Apesar de a correção na tabela de Imposto de Renda ter sido uma promessa de campanha do presidente, a gente só pode dar um

passo desse quando o fiscal estiver muito bem arrumado. Primeiro temos de arrumar o fiscal e, depois, dar um passo desse.

***É CEO da Bradesco Asset. Foi secretário especial do Tesouro e Orçamento**

Solange Srour: 'Política falou mais alto do que a racionalidade econômica'



Solange Srour, diretora de macroeconomia para o Brasil do UBS Global Wealth Management Foto: undefined / undefined

Se o arcabouço fiscal aprovado em 2023 já se mostrava insuficiente para estabilizar a dívida pública, as medidas anunciadas não oferecem sequer as condições mínimas para mantê-lo funcional nos próximos anos. Em outras palavras, trata-se de um arcabouço que, além de falhar em seu papel como âncora fiscal, revela-se suscetível a modificações em um futuro não muito distante.

As medidas necessárias para nos tirar da rota do endividamento insustentável envolveriam o fim das vinculações de despesas ao salário mínimo ou ao crescimento da receita. Como tais mudanças seguem não sendo priorizadas, a equipe econômica passou a optar por um ajuste que, ao menos, permitisse o cumprimento do limite de crescimento das despesas previsto no arcabouço. No entanto, a proposta de adequar as principais despesas ao crescimento real máximo de 2,5% foi descartada, especialmente devido à exclusão de mudanças nas vinculações para saúde e educação. Sem tais desvinculações, é muito provável que o governo fique sem espaço nas despesas discricionárias (não obrigatórias) para investir em outras áreas antes de 2028.

E o que restou? A mudança na correção dos benefícios sociais pelo Salário mínimo e na regra do abono salarial. A primeira terá impacto quantitativo limitado no curto prazo e, dado o aumento do número de beneficiários da previdência e dos programas sociais, continuará pressionando o teto de gastos e as despesas discricionárias no médio prazo. O lado negativo da mudança é que, quando o PIB atingir um crescimento real menor que 0,6%, o salário mínimo crescerá ao menos esse valor. Já a segunda só começará a produzir efeitos a partir de 2027, e de maneira extremamente gradual.

As mudanças nas regras de acesso ao BPC e nas aposentadorias dos militares trarão uma economia pequena e vão depender de como serão aprovadas pelo Congresso no final. Já alteração do seguro-desemprego foi deixada de lado, desperdiçando a oportunidade de redesenhar essas políticas e focalizá-las em quem realmente necessita de suporte.

Além disso, a inclusão da isenção do IRPF até R\$ 5 mil no pacote de cortes de gastos, na tentativa de mitigar o desgaste político, anula completamente qualquer esforço, ainda que insuficiente, de conferir credibilidade à regra fiscal. A medida possui um custo fiscal elevadíssimo, dificilmente compensado de forma integral pelos impostos propostos para quem ganha mais de R\$ 50 mil, mesmo que este seja aprovado sem alterações significativas no Congresso – o que é altamente improvável. Isso porque é sempre difícil conduzir uma agenda de reforma da renda a toque de caixa e na segunda metade de um mandato.

Nesse cenário, a queda na confiança dos investidores e o aumento do prêmio de risco embutido nos ativos financeiros não parecem exagerados. A depreciação cambial já afeta a inflação, e é apenas uma questão de tempo até que taxas de juros mais altas impactem de forma mais significativa a atividade econômica. A política falou mais alto do que a racionalidade econômica. Perdemos o momento de evitar que a deterioração e a perda de credibilidade da política fiscal acarretassem custos elevados para a economia. Diante das medidas anunciadas, a única saída para interromper o ciclo vicioso será um ajuste fiscal ainda mais profundo e doloroso do que o atualmente em discussão.

***É diretora de macroeconomia para o Brasil do UBS Global Wealth Management**

Marcos Mendes: 'Governo perdeu uma grande oportunidade'



Marcos Mendes, economista e pesquisador do Insper Foto: Amanda Perobelli/Estadão

O detalhamento das medidas na entrevista coletiva trouxe alguns detalhes adicionais em relação ao pronunciamento do ministro no dia anterior, mas não mudam o quadro de um ajuste insuficiente para estabilizar a dívida pública e, até mesmo, para garantir o cumprimento do arcabouço a partir de 2027.

A nova regra de reajuste do salário mínimo garantirá uma pequena economia em 2025 e 2026. Adiante, contudo, com o crescimento do PIB convergindo para o PIB potencial ou menos, continuará a vigorar o que ocorre hoje: a correção pela variação do PIB. Ficará ainda muito acima da correção pela inflação, que é o que seria necessário para frear o crescimento real do gasto. Mais importante é ressaltar que corrigir o salário mínimo pela regra do arcabouço não significa que a despesa da Previdência subirá dentro do limite do arcabouço (2,5% acima da inflação), pois há o crescimento do número de beneficiários. O número de aposentadorias por idade, por exemplo, está crescendo a um ritmo de 4,8% ao ano.

Temos uma situação em que o próprio governo internamente não está convencido da necessidade de fazer o ajuste fiscal e está fazendo esse ajuste como uma tentativa de aplacar o que eles acham que é uma perseguição do mercado ou uma má vontade do mercado em relação ao governo. Não é isso. O que nós temos é uma dívida pública em trajetória ascendente muito forte, sinalizando para insustentabilidade e para uma crise da dívida mais à frente. Se esperava um ajuste mais forte e dificilmente haverá condições políticas para uma outra rodada de ajuste fiscal daqui até 2026.

Nós temos um quadro tanto de dificuldade interna do governo de decidir por ajuste fiscal, uma preferência muito forte do governo por expansão fiscal, como também as relações entre Executivo e Legislativo, as condições de governabilidade se deterioraram ao longo dos anos. Houve uma perda de poder do Executivo frente ao Legislativo, e uma tendência do Legislativo de atuar no sentido de aumentar despesas que favorecem os próprios parlamentares, favorece os seus grupos de pressão ou favorecem em seus Estados e municípios. Então, essas duas dimensões, uma inapetência do Poder Executivo e uma perda de poder de negociação junto ao Legislativo, geram uma situação de dificuldade de fazer o ajuste fiscal necessário.

*É economista e pesquisador do Insper

Tiago Sbardelotto: 'Composição do pacote é negativa'



Tiago Sbardelotto, economista da XP Foto: Divulgação/Acervo pessoal

Nossa visão é de que o pacote é modesto, aquém do que o governo anunciou e, de fato, vemos uma composição negativa. Vale destacar que, do lado positivo, temos algumas medidas estruturantes, como a mudança na regra do salário mínimo, que é bem-vinda, mas ainda assim ficou abaixo do esperado pelo mercado.

Há mudanças no BPC que tendem a gerar alguma economia duradoura, reduzindo a elegibilidade do benefício. As alterações no Fundo Constitucional do Distrito Federal também devem ter um impacto permanente e importante a longo prazo. No Fundeb, a realocação pode trazer economia, embora nossa estimativa seja menor do que a do governo.

No geral, vemos uma composição com uma parte positiva, trazendo um ajuste estrutural, mas a maior parte do pacote anunciado traz maior flexibilidade na gestão, permitindo cortes de despesas ou

inclui medidas já vigentes. Por exemplo, a antecipação da biometria obrigatória foi contabilizada como medida de ajuste, mas é de curto prazo e não altera a tendência de crescimento da despesa.

Outras medidas, como o provimento de cargos, são administrativas e não mudam a tendência da despesa. As mudanças nas emendas, já aprovadas, não trazem economia real; apenas transferem parte das emendas não impositivas (obrigatórias) do Orçamento legislativo para o executivo.

Em resumo, nossa visão é de que a composição do pacote é negativa, mais tímida do que o mercado esperava, e o governo perdeu a oportunidade de fazer um ajuste mais profundo para manter o arcabouço fiscal. Apesar disso, acreditamos que o arcabouço se mantém em 2025 e 2026 com essas medidas, mesmo que modestas, mas vemos risco a partir de 2027-2028, podendo ser necessária uma nova reforma daqui a dois ou três anos.

*É economista da XP

Rafaela Vitória: 'Medidas vão na direção correta, mas pacote fiscal é pequeno'



ARQUIVO 05/05/2021 ECONOMIA Rafaela Vitoria, economista-chefe e coordenadora do departamento de Research do Banco Inter. Divulgação/Inter Foto: undefined / undefined

As medidas vão na direção correta ao limitar o crescimento dos gastos, mas o pacote fiscal anunciado é pequeno. Um corte de R\$ 30 bilhões em 2025 representa cerca de 1,2% do Orçamento do ano e a execução ainda depende de aprovação das medidas no Congresso. Além disso, a demora para um anúncio tímido e de baixo impacto mostra a dificuldade política do governo em rever gastos. Auxílio-desemprego e desvinculações mais significativos ficaram de fora da proposta e as limitações no abono e acesso ao BPC e Bolsa Família foram tímidas, considerando a aceleração desses programas nos últimos anos de forma pró-cíclica com o crescimento econômico.

Já o anúncio da isenção de IR para até R\$ 5 mil, ainda que tenha ficado para 2026, reflete uma política populista e a intenção clara do governo em promover uma nova expansão fiscal no ano de eleição. Além disso, feito de uma vez, a medida terá um impacto de R\$ 50 bilhões a R\$ 60 bilhões na renda das famílias em um cenário de inflação esperada acima da meta.

Em resumo, as medidas são insuficientes e a maior isenção de IR em 2026 ofuscou o anúncio, trazendo ainda mais incerteza sobre a viabilidade do ajuste fiscal dentro do atual arcabouço. A reversão do impacto do significativo aumento de gastos entre 2023 e 2024 (cerca de R\$ 400 bilhões por ano) pode desacelerar marginalmente a demanda das famílias em 2025, mas as expectativas de inflação não vão reancorar com essas medidas e a isenção contratada para 2026 vai manter o risco fiscal no radar. A desvalorização cambial adicional deve colocar pressão no Banco Central para acelerar o ritmo de alta na reunião de dezembro e esperamos uma elevação de 0,75 ponto na Selic, para 12% ao ano.

*É economista-chefe do Banco Inter

João Pedro Leme: 'Medidas seguem dependentes da capacidade de articulação política'



João Pedro Leme, economista da Tendências Consultoria Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Em linhas gerais, em que pese a intenção inicial correta do pacote de gastos anunciado, a inclusão de última hora da proposta de reforma tributária sobre a renda turvou a mensagem da equipe econômica, impedindo que o governo usufrísse de algum benefício advindo da moderação e certa ancoragem das expectativas de curto e



médio prazo (como alívio cambial e nos vértices curto e longo da curva de juros). Não só, a falta de clareza quanto à mecânica de algumas das medidas, o ceticismo quanto aos parâmetros utilizados para as projeções e o risco político envolvido na aprovação das propostas no Legislativo faz com que o cenário de curto prazo se deteriore – forçando o governo a se confrontar com situações difíceis tanto do ponto de vista econômico quanto do ponto de vista reputacional.

A economia esperada pelo governo para o biênio 2025-2026 é da ordem de R\$ 71,9 bilhões, distribuídos em R\$ 30,6 bilhões no ano que vem e R\$ 41,3 bilhões ao fim deste ciclo eleitoral. Apesar da confiança demonstrada pelos Ministros na capacidade política do governo em articular um trâmite rápido e efetivo das medidas no Congresso Nacional (que serão distribuídas entre PEC, projeto de lei ordinária e projeto de lei complementar), fato é que há muita coisa a se fazer em pouquíssimo tempo: os congressistas atualmente se ocupam da discussão do PLDO 2025, PLOA 2025 e dos ajustes finais à reforma tributária sobre o consumo, com menos de 33 dias até o final do ano.

Para além de questionamentos quanto a grade de parâmetros utilizada pelos técnicos em suas estimativas de economia na apresentação do pacote, é importante destacar que boa parte das propostas não é diretamente acionável no curto prazo: por exemplo, a mecânica de pagamento do abono salarial faz com que seus efeitos sejam defasados em pelo menos dois anos; as mudanças propostas à aposentadoria militar, apesar de meritórias e positivas, só tendem a gerar economia orçamentária sensível no horizonte de longo prazo. Assim, boa parte da economia esperada segue dependente da efetividade da revisão de gastos a ser executada pelo Ministério do Planejamento – o que, como visto ao longo deste ano para o caso da Previdência Social, pode ser um item altamente volátil e de difícil concretização.

Ainda que bem-intencionadas, as medidas apresentadas pelo governo, no geral, seguem muito dependentes da capacidade de articulação política célere e que minimize alterações que possam vir a comprometer a eficácia dos projetos.

A esperada melhora moderada de expectativas (e o fôlego fiscal extra associado a uma percepção mais benigna do mercado), contudo, não veio. A confirmação do anúncio do projeto de isenção do IR para rendas mensais de até R\$ 5 mil gerou uma forte reação negativa dos mercados financeiros.

Além de possíveis efeitos comportamentais redutores da compensação esperada (como o largo espaço para planejamento tributário, em vista da necessidade de respeito ao mandamento constitucional da anterioridade anual do tributo), o projeto trata de tema politicamente sensível, com risco de ser desidratado durante seu trâmite legislativo (p. ex., casos da reforma tributária do consumo e da desoneração da folha de pagamentos). Nesse caso, a renúncia de receita não seria propriamente compensada, o que dificultaria o trabalho da equipe econômica em entregar resultados compatíveis com uma trajetória sustentável das contas públicas.

***É economista da Tendências Consultoria**

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/11/2024

FAZENDA DIZ QUE REGRA DE TRANSIÇÃO DOS MILITARES ESTÁ PACTUADA E TERMINARÁ NO FIM DESTA DÉCADA

Segundo o secretário-executivo da pasta, Dario Durigan, haverá R\$ 1 bilhão de redução de gastos e mais R\$ 1 bi com aumento de receitas

Por Fernanda Trisotto (Broadcast), Amanda Pupo (Broadcast), Giordanna Neves (Broadcast) e Célia Froufe (Broadcast)

BRASÍLIA - O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, disse na manhã desta quinta-feira, durante coletiva sobre a apresentação das medidas de ajuste fiscal, que a criação da idade mínima de 55 anos para a aposentadoria de militares vai obedecer a um critério de transição. Essa é uma das quatro medidas que serão implementadas sobre aposentados e pensionistas das três Forças, como mostrou o Estadão.

Com isso, esse patamar só estará totalmente implementado ao final da década. De acordo com o secretário, essa transição foi necessária para adaptar a evolução das turmas das Forças Armadas.

Durigan também defendeu que os militares “entenderam bem” a necessidade de ajustes, mas reconheceu que não são “grandes reformas”. Estudo elaborado pelo Centro de Liderança Pública aponta que as medidas terão um impacto limitado diante do tamanho do déficit do sistema de aposentadoria das Forças Armadas.



Governo anunciou quatro medidas que serão implementadas sobre aposentados e pensionistas das Forças Armadas. Foto: Fabio Motta/Estadão

“Mas estamos adotando medidas que ao nosso ver são necessárias de serem feitas nesse momento e contaram com boa colaboração dos militares”, disse o secretário.

Ele explicou que haverá R\$ 1 bilhão de economia com corte de despesas e outro R\$ 1 bilhão com aumento de arrecadação, já que a proposta fixa em 3,5% da remuneração a contribuição do militar para o Fundo de Saúde até janeiro de 2026.

O impacto fiscal total, portanto, conforme antecipou o Estadão, será de R\$ 2 bilhões, pelas contas da equipe econômica.

Estabelecer, de forma progressiva, com regra de transição, a idade mínima de 55 anos para a transferência para a Reserva Remunerada dos militares das Forças Armadas. Hoje, não há uma idade mínima, mas um tempo mínimo de serviço de 35 anos

Morte Fictícia

Fim da morte ficta, a chamada “morte fictícia” – quando militares expulsos das Forças por crimes ou mau comportamento têm garantido, às suas famílias, o direito a receber pensão. Agora, a família do militar passará a ter direito a auxílio-reclusão, tal como previsto na Lei 8.112/90, para os servidores públicos.

Reportagem do Estadão publicada em setembro do ano passado mostrou que a Marinha e a Aeronáutica pagam a pensão para 493 parentes de militares “mortos fictícios”. Os beneficiários incluem parentes de condenados por crimes como homicídio, ocultação de cadáver, abuso sexual e estelionato.

Transferência de Pensão

Uma vez que tenha sido concedida a pensão para os beneficiários da 1ª ordem (cônjuge ou companheiro e filhos), não será mais permitida a concessão sucessiva para os beneficiários das 2ª e 3ª ordens (pais e o irmão dependentes do militar).

Fundo de Saúde

Será fixado em 3,5% da remuneração a contribuição do militar das 3 Forças para o Fundo de Saúde, até janeiro de 2026.

Questionamento

Como mostrou o Estadão, a cúpula da Marinha divulgou um comunicado em que questiona parte das medidas encampadas pelo governo no pacote de ajuste fiscal, que inclui a previdência dos militares. A principal preocupação é com a proposta que cria uma idade mínima de 55 anos para a reserva remunerada, com período de transição. Hoje, o critério para aposentadoria é pelo tempo de serviço – ao menos 35 anos.

No documento, a Marinha aponta uma preocupação envolvendo o “fluxo da carreira”, com a possibilidade de haver uma corrida de militares para a aposentadoria precoce e o consequente “esvaziamento dos postos e graduações superiores da carreira de forma intempestiva”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/11/2024

‘PARA NÓS, PACOTE NÃO CHEGA A R\$ 70 BI; FICA EM TORNO DE R\$ 40 BI’, DIZ CEO DA BRADESCO ASSET

Segundo executivo, que já foi secretário especial do Tesouro e Orçamento, pacote foi percebido pelo mercado como risco

Por Renata Pedini (Broadcast)

Ex-secretário especial do Tesouro e Orçamento e atual CEO da Bradesco Asset, Bruno Funchal avalia que o pacote de contenção de gastos do governo está na direção correta, mas deve ficar aquém dos R\$ 70 bilhões anunciados pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad. “Na nossa visão, talvez não chegue em R\$ 70 bilhões. Talvez chegue em algo em torno de R\$ 40 bilhões”, calcula.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, ele diz que há dificuldade na tramitação. “O problema é que tem de passar PEC, tem de passar projeto de lei. É muito difícil essa tramitação.” Funchal considera que uma parte desses recursos já tinha sido anunciada em alguma medida, dentro do combate à fraude em benefícios. “O pacote talvez não seja tão forte quanto está sendo anunciado. Talvez a expectativa esteja superestimada”. Ainda segundo ele, o pacote não ataca despesas obrigatórias.

Para Funchal, no entanto, muito do estresse do mercado financeiro desde quarta-feira, 27, está relacionado ao anúncio do reajuste da tabela do Imposto de Renda - isenção do IR para quem ganha até R\$ 5 mil, com aumento na tributação para os salários acima de R\$ 50 mil como compensação. “A peculiaridade é que a isenção tem um custo elevado, algo em torno de R\$ 40 a 45 bilhões. A contrapartida é ‘ok’, mas sabemos que na tramitação há muita dificuldade de criar imposto e há um incentivo ao Congresso querer também conceder alguma coisa. Então, ficou muito desbalanceado esse risco.”



Bruno Funchal, CEO da Bradesco Asset Foto: Egberto Nogueira/Divulgação Bradesco Asset

“O risco está muito mais para uma redução de receita por causa do ajuste da tabela do IR que para algo neutro. Sendo que esses R\$ 40 bilhões podem ser mais que R\$ 40 bilhões, se houver outros ajustes. Por exemplo, se mantiver a ‘escadinha’ do Imposto de Renda e não usar a metodologia que o governo propôs, esse custo pode ser maior. Então, acho que isso acabou contaminando o anúncio do pacote fiscal”, analisou.

De acordo com o ex-secretário do Tesouro, os investidores que apostam no Brasil estão começando a vender ativos, o que provoca elevação das taxas de juros futuros e da cotação do dólar, acima de R\$ 6,00. “Isso é reflexo de como o pacote foi percebido. Foi percebido como um risco.”

Ainda na visão de Funchal, o pacote fiscal só saiu por causa do reajuste da tabela do IR. Então, não dá para desvincular as discussões e, olhando o todo, o que fica é mais incerteza. “Ou seja, você espera algo numa direção e vem em outra. Nessa direção, acaba ficando mais difícil o combate à inflação, já que é uma política que talvez não contenha gastos ou que possa até colocar mais renda na mão da população no curto prazo. Isso vai pressionar o Banco Central. A curva de juros já precifica aumentos de juros relevantes nas próximas reuniões.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/11/2024

Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BNB LIBERA R\$ 3,6 BI PARA CONSTRUÇÃO DE TRECHO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA

Obras da Transnordestina começaram a ser retomadas em ritmo mais acelerado no ano passado, apoiada por investimentos federais, segundo avaliação do governo

Por Rafael Bitencourt e Fabio Murakawa, Valor — Brasília



Obras da Transnordestina — Foto: Luis Ushirobira/Valor

O Banco do Nordeste liberou, nesta quinta-feira (28), R\$ 3,6 bilhões para a construção do trecho da ferrovia Transnordestina. O repasse foi confirmado com a assinatura da ordem de serviço em solenidade fechada com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva(PT).

Os recursos serão transferidos para a Transnordestina Logística (TSLA), concessionária responsável pelo trajeto entre Eliseu Martins (PI) e Pecém (CE). Trata-se de crédito do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE),

autorizado pela Sudene por meio de assinatura do aditivo no início deste mês.

As obras da Transnordestina começaram a ser retomadas em ritmo mais acelerado no ano passado, apoiada por investimentos federais, segundo avaliação do governo. Com a assinatura da ordem de serviço, o governo espera avançar com as obras em 55 quilômetros de malha ferroviária, entre as cidades de Quixadá e Itapiúna, no Ceará, correspondente ao Trecho 7 (ou Lote 7) do projeto.

Na avaliação do governo, com a entrega do Trecho 7, ficará pendente o ramal de 169 quilômetros para a chegada da ferrovia até o porto do Pecém. Com isso, será concluída a "Fase 1" do projeto. Essa fase compreende o ramal de Eliseu Martins até o porto cearense.

A Transnordestina conta ainda com outro "braço", que se estende até Salgueiro, em Pernambuco. Segundo o Ministério dos Transportes, 676 quilômetros de trilhos da Fase 1 da Transnordestina foram entregues e outros 151 quilômetros estão em execução. As obras são executadas entre os municípios de Acopiara e Quixadá (Lotes 4, 5 e 6).

Dentro do cronograma da TSLA, informado ao governo, a ferrovia deve iniciar em operação assistida em 2025, com os primeiros vagões carregados especialmente com soja, farelo de soja, milho e calcário, saindo do Terminal Intermodal de Cargas do Piauí em direção a região centro sul do Ceará e algumas regiões de Pernambuco.

Segundo o governo, o projeto completo da ferrovia Transnordestina possui 1.757 quilômetros de extensão, dos quais 1.209 quilômetros integram a fase 1. O empreendimento é tratado como um dos projetos prioritários do Novo PAC.

O ramal de Pernambuco, que sai de Salgueiro em direção ao Porto de Suape, acomoda 548 quilômetros, com previsão de investimento de R\$ 450 milhões até 2026. O trecho pernambucano tinha sido excluído do projeto em 2021, com obras até as proximidades da cidade de Custódia.

Apesar da solenidade ocorrer a portas fechadas, a assinatura do aditivo contratual, no Palácio do Planalto, contou com uma lista extensa de políticos com base eleitoral na região Nordeste, entre

ministros, parlamentares, governadores e prefeitos. O Ministério dos Transportes foi representado pelo ministro em exercício, George Santoro. Além dele, os ministros Rui Costa (Casa Civil), Waldez Góes (Integração), Camilo Santana (Educação) e Alexandre Padilha (Relações Institucionais) também estiveram na cerimônia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/11/2024

TRIPULAÇÃO DE NAVIO DA CHINA É SUSPEITA DE ARRASTAR ÂNCORA PARA CORTAR CABOS NO MAR BÁLTICO

A embarcação está parada em águas internacionais cercada de navios de guerra de países da Otan
Por Bojan Pancevski, Em Dow Jones — Nova York



O navio chinês Yi Peng 3 está ancorado no Mar de Kattegat, próximo à cidade de Granaa, na Jutlândia, Dinamarca — Foto: Mikkel Berg Pedersen/ AP Photo

Um navio comercial da China está no centro de uma investigação sobre suspeita de sabotagem que pode testar os limites do direito marítimo e aumentar as tensões entre Pequim e capitais europeias. A embarcação atualmente está parada em águas internacionais cercada de navios de guerra de países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan)

Investigadores suspeitam que a tripulação do navio Yi Peng 3 — com 225 metros de comprimento, 32 metros de largura e carregado com fertilizante russo — tenha deliberadamente rompido dois cabos subaquáticos de internet na semana passada enquanto sua âncora era arrastada pelo fundo do Mar Báltico por mais de 160 quilômetros.

A investigação agora se concentra em saber se o capitão do navio, que partiu do porto russo de Ust-Luga em 15 de novembro, foi induzido pela inteligência russa a realizar a sabotagem. Caso confirmado, seria o mais recente de uma série de ataques à infraestrutura crítica da Europa que, segundo autoridades de inteligência e segurança, têm sido orquestrados pela Rússia.

"É extremamente improvável que o capitão não tenha percebido que sua embarcação soltou e arrastou a âncora, reduzindo a velocidade por horas e cortando cabos pelo caminho", disse um investigador europeu envolvido no caso.

O proprietário chinês do navio, a Ningbo Yipeng Shipping, está cooperando com a investigação e permitiu que a embarcação fosse parada em águas internacionais. A empresa recusou-se a comentar.

Os danos aos cabos submarinos ocorreram em águas suecas nos dias 17 e 18 de novembro, levando as autoridades do país a abrir uma investigação por sabotagem. A Rússia negou qualquer envolvimento.

Os investigadores determinaram que o navio soltou a âncora enquanto navegava em águas suecas no dia 17 de novembro. A âncora arrastada cortou um cabo entre a Suécia e a Lituânia logo depois, segundo a investigação. A operadora do cabo na Lituânia relatou a interrupção por volta das 10h, horário local.

Durante esse período, o transponder do navio, que registra seus movimentos no chamado Sistema de Identificação Automática, foi desligado em um episódio conhecido como "incidente de escuridão" no jargão do tráfego marítimo. Mesmo assim, o navio continuou navegando, embora a âncora arrastada tenha reduzido significativamente sua velocidade, de acordo com dados de satélite e outras informações analisadas pelos investigadores.



Por volta das 3h do dia seguinte, após percorrer cerca de 180 quilômetros, o Yi Peng 3 cortou o segundo cabo, entre a Alemanha e a Finlândia. Pouco depois, o navio começou a fazer ziguezagues, levantou âncora e seguiu viagem. Navios da Marinha Dinamarquesa saíram em sua perseguição e o forçaram a ancorar no Estreito de Kattegat, que conecta o Mar Báltico ao Mar do Norte.

Uma análise da âncora e do casco do navio revelou danos compatíveis com o arrasto e o rompimento de cabos.

"Considerando as condições climáticas amenas e a altura manejável das ondas, a probabilidade de arrasto acidental da âncora parece mínima", concluiu uma análise feita para o "Wall Street Journal" pela Kpler, empresa de análise de dados de transporte marítimo.

Embora incidentes como este tenham sido tratados de forma confidencial no passado, os danos aos cabos de internet rapidamente provocaram declarações públicas de líderes europeus de alto escalão na semana passada.

A tripulação do Yi Peng 3, capitaneada por um cidadão chinês e que inclui um marinheiro russo, ainda não foi interrogada. Um membro de um navio-piloto dinamarquês chegou a bordo do navio brevemente antes de ele ancorar no Estreito de Kattegat.

Várias autoridades ocidentais de inteligência afirmaram não acreditar que o governo chinês esteja envolvido no incidente, mas suspeitam que agências de inteligência russas estejam por trás da sabotagem.

"Essas são acusações absurdas e infundadas", disse a assessoria de imprensa do Kremlin. As mesmas autoridades ocidentais que acusam a Rússia permaneceram em silêncio quando a Ucrânia explodiu os gasodutos Nord Stream, afirmou o Kremlin, referindo-se ao ataque de 2022 contra o gasoduto russo para a Europa.

"Gostaria de reiterar o apoio consistente da China em trabalhar com todos os países para manter a segurança de cabos submarinos internacionais e outras infraestruturas, de acordo com o direito internacional", disse a porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Mao Ning.

O navio chinês agora está sendo vigiado por um pequeno grupo de navios da Otan, pertencentes à Dinamarca, Alemanha e Suécia.

De acordo com o direito marítimo internacional, os navios da Otan não podem obrigar o Yi Peng 3 a entrar em um de seus portos. Autoridades suecas e alemãs estão negociando com o proprietário do navio para obter acesso à embarcação e interrogar a tripulação.

A polícia alemã também enviou o Bamberg, um navio de patrulha, para investigar um dos incidentes com drones subaquáticos. Navios suecos e dinamarqueses também examinaram os locais no leito do mar.

Autoridades europeias devem agir com cautela devido ao compromisso de preservar a liberdade de navegação e o respeito ao direito internacional, que sustentam o comércio global, segundo políticos europeus.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/11/2024

PRUMO ESPERA AVANÇO DA REGULAÇÃO DE EÓLICAS OFFSHORE NAS PRÓXIMAS SEMANAS

Projeto de lei que trata da regulação de eólicas offshore ainda precisa passar por votação simbólica na comissão de infraestrutura do Senado e depois pelo plenário da casa

Por Kariny Leal, Valor — Rio 28/11/2024 11h54

O presidente da Prumo, Rogerio Zampronha, disse, nesta quinta-feira (28), que espera que a regulação de eólicas offshore avance nas próximas semanas. Ao participar de seminário realizado pela Firjan, como parte da Missão Belga no Brasil, Zampronha afirmou que o desenvolvimento de energias limpas pode solucionar um dos gargalos enfrentados pelo setor, que é o fornecimento de energia.



Presidente da Prumo, Rogerio Zampronha — Foto: Leo Pinheiro/Valor

“Hoje em dia entendemos os esforços e quais os principais desafios dos setores mais difíceis de reduzir emissões de gases poluentes”, disse o executivo.

Zampronha participou do evento ao lado de outros representantes da Bélgica, como o presidente do Porto de Antuérpia, Jacques Vandermeiren. O Porto de Antuérpia é

sócio da Porto do Açu Operações, administradora do Porto do Açu, junto com a Prumo.

O projeto de lei que trata da regulação de eólicas offshore ainda precisa passar por votação simbólica na comissão de infraestrutura do Senado e depois pelo plenário da casa.

Acordo com empresa belga

A Prumo, dona do Porto do Açu, no Norte Fluminense, assina, nesta quinta (28), um memorando de entendimento com a companhia belga Sarens para estudar soluções logísticas de transporte de componentes da cadeia de energia eólica offshore.

O acordo será assinado durante a visita da princesa Astrid, da Bélgica, que está no Brasil. Esse é o primeiro acordo da Sarens no país para projetos de energia eólica offshore, após atuar em outros setores no Brasil desde 2008.

Os estudos irão avaliar as melhores soluções logísticas para o transporte de turbinas, pás e outros componentes fabricados na cadeia de valor da energia eólica offshore. A logística desse equipamento exige operações específicas de içamento pesado, transporte especializado e serviços de operação de guindastes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/11/2024

ESTATAL CHINESA COMPRA OPERAÇÃO DE ESTANHO DA MINERADORA TABOCA POR US\$ 340 MILHÕES

A reserva tem estoque estimado pela companhia para durar um século

Por Marcelo Toledo — Folhapress, Ribeirão Preto

Uma empresa estatal chinesa comprou as operações de uma mina de estanho na amazônia, num negócio que envolveu mais de R\$ 2 bilhões.

A operação da mineradora Taboca, em Presidente Figueiredo, distante cerca de cem quilômetros de Manaus, foi negociada por US\$ 340 milhões com a chinesa CNT (China Nonferrous Trade), subsidiária que pertence ao governo do país asiático.

O negócio foi fechado na terça-feira (26) entre a Minsur S.A., até então dona do negócio, e a CNT, e inclui a transferência de 100% das ações na Mineração Taboca S.A. à estatal chinesa, de acordo com comunicado da Taboca. A Minsur, controladora da Taboca, é de origem peruana.

A reserva tem estoque estimado pela Taboca para durar um século. Além de estanho, as terras envolvidas na negociação abrigam também nióbio e tântalo, elementos que são utilizados por empresas tecnológicas para a produção de itens como satélites, capacitores, baterias e foguetes.

“A execução deste acordo de venda está sujeita a determinados requisitos e condições habituais neste tipo de transação. Este novo momento é estratégico e constitui uma oportunidade de crescimento para a Mineração Taboca, pois permitirá que ela tenha acesso a novas tecnologias para se tornar mais competitiva e ampliar sua visão e capacidade produtiva”, afirmou a Taboca, no comunicado em que anunciou o acordo de venda com os chineses.

O governo do Amazonas foi comunicado sobre a venda feita pela Taboca no mesmo dia. Desde 1969, a empresa tem como área de atuação a mina do Pitinga, na região da hidrelétrica de Balbina, em Presidente Figueiredo.

A reserva, segundo relatos de integrantes do governo, é vista como uma das que podem ser mais rentáveis do Brasil nos próximos anos.

A Taboca se define como uma das poucas empresas ativas no mercado mundial de estanho a ter mina própria e, em meio às mudanças no controle acionário, disse reafirmar “que seu propósito e valores permanecem os mesmos”.

A área também possui resíduos ricos em outros dois elementos, urânio e tório, mas o urânio vai para os rejeitos e não há tecnologia viável para que seja separado. Além disso, ele é considerado um elemento químico estratégico e que depende de autorização da União para ser explorado.

Segundo a INB (Indústrias Nucleares do Brasil), o átomo do mineral pode gerar calor quando a ligação entre os seus prótons e nêutrons é rompida - é o que se chama fissão nuclear. A Constituição, ainda conforme o instituto, determina que a energia do urânio só pode ser utilizada no país para fins pacíficos.

Já o nióbio tem como principal produtor no país a CBMM (Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração), em Araxá (MG), que explora novas aplicações e acredita que o elemento químico tem um papel fundamental a desempenhar em baterias elétricas, para veículos como ônibus e caminhões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/11/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NAVEMAZÔNIA RECEBE AUTORIZAÇÃO EMERGENCIAL PARA OPERAÇÃO STB

Por Danilo Oliveira Navegação 28/11/2024 - 22:51



Autoridade marítima concedeu permissão para modalidade de transbordo até o final do ano, em razão da estiagem da bacia do Amazonas

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (4º Distrito Naval) autorizou, em caráter precário e emergencial, a empresa Navemazônia Navegação a realizar transferência de óleo entre embarcações (operação Ship to Barge-STB), com o navio fornecedor em posição de fundeio na área denominada "Cotijuba". A autorização para o braço de logística fluvial do grupo Atem foi concedida em virtude da estiagem da bacia hidrográfica do Amazonas. A validade expira em 31 de dezembro de 2024.

A empresa provedora deverá realizar a operação de STB com navios fornecedores das classes MR ou Aframax e com duas barcaças atracadas por boreste do navio, sendo, obrigatoriamente, uma para

receber o óleo transferido e outra que possua a capacidade de resposta às emergências ambientais ou que venham a comprometer a segurança da operação.

A autoridade marítima determinou que, durante toda a operação, será obrigatória a permanência no local da transferência de rebocador portuário com capacidade mínima de 45 BP (bollard pull) para quaisquer intervenções de emergência necessárias à manutenção da posição do navio. As operações de atracação/amarração das barcas e de transferência de óleo devem ser realizadas durante o dia, no período compreendido entre uma hora antes da baixa-mar até uma hora após a preamar, com relação ao período de maré de enchente e com disposição de luz solar.

Os limites operacionais para operações do tipo STB são: ventos inferiores a 20 nós de velocidade; altura de onda inferior a 1,0 m; e intensidade da corrente inferior a 2,0 nós. Em situações em que os limites operacionais forem alcançados, a operação deverá ser interrompida. O Mooring Master/Surveyor da provedora STB deverá permanecer a bordo do navio fornecedor durante toda a operação, atuando como comandante da cena de ação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/11/2024

EAS CELEBRA 4 ANOS DE REPARO E OLHA PARA NOVOS DESAFIOS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 28/11/2024 - 22:20



Estaleiro, que realizou serviços em mais de 60 embarcações no período, destaca expertise alcançado e preparação para futuros projetos

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) faz um balanço positivo do ganho de expertise na atividade de reparos, que completou 4 anos em outubro, com mais de 65 embarcações em seu portfólio. A avaliação é que esse período, que caminhou junto com a reestruturação do EAS, serviu de preparação e capacitação do estaleiro para, num segundo momento, poder buscar encomendas de construção. O CEO do EAS, Roberto Brisolla considera que, apesar de ser uma atividade relativamente pequena frente ao porte do estaleiro, ela envolve muito conhecimento técnico, além de ter contribuição para manter o ativo 'vivo', estruturado e com capacidade de crescimento.

"Temos que celebrar o que conquistamos de reparo, que serviu de preparação para a empresa se manter e buscar desafios maiores no futuro", disse Brisolla em entrevista exclusiva à Portos e Navios. Ele destacou que o estaleiro fez reparos em praticamente toda frota de porta-contêineres que opera na cabotagem brasileira, além de navios químicos, gaseiros e embarcações de apoio marítimo.

Brisolla destacou a realização de serviços em PLSVs (lançamento de linhas), que são embarcações de apoio offshore com uma margem pequena de dias para ficar docadas sem faina, já que são unidades bastante especializadas e que pagam diárias altas em dólar. O EAS foi premiado por um de seus clientes, a Subsea7, que já docou, ao menos, cinco embarcações no estaleiro localizado em Ipojuca (PE).

O executivo afirmou que o EAS apostou no desenvolvimento de uma gestão forte em segurança, em parceria com os clientes, já que um dos pontos de risco era que os armadores cobravam confiança de prazo, qualidade e segurança. "Conseguimos demonstrar nosso comprometimento e contínua preocupação com segurança. Essa preparação capacita o estaleiro hoje a olhar para encomendas de construção pela frente", projetou Brisolla.

O Atlântico Sul também se destacou pela realização de projetos e serviços especializados, entre os quais a instalação de sistemas de tratamento de água de lastro, fabricação de estrutura metálica com alta capacidade para teste de carga e a remoção segura de coral sol.



O diretor do EAS, Leo Delarole, elenca, pelo menos, três grandes desafios para o estaleiro nos últimos anos. O primeiro foi conhecer a demanda e o mercado que é cativo e era muito concentrado no Rio de Janeiro. Muitos clientes optavam por levar suas embarcações para Europa ou para a Ásia, em vez de fazer reparo em instalações no Brasil. Após entender o mercado, houve um esforço de compreender quais eram as dificuldades que afastavam os armadores do mercado brasileiro. Segundo Delarole, havia desconfiança, principalmente em relação aos custos finais e ao prazo de entrega.

O passo seguinte foi convencer os armadores que o Brasil poderia ter um estaleiro de reparo a nível internacional. Ele ressaltou que é possível competir com qualidade e entrega. Delarole relatou que, após cerca de um ano e muitos 'nãos', em outubro de 2020, a Flumar apostou em realizar reparo no EAS, uma experiência considerada bem sucedida e que ajudou a atrair outros armadores para o estaleiro.

"Encontramos um cliente insatisfeito de fazer no Brasil, trouxemos aqui e eles se prontificaram a abraçar o desafio junto com a gente de trazer experiência de quem já docou navio lá fora. Fomos humildes de entender que não estávamos treinados e nos disponibilizamos a trabalhar com esse cliente", afirmou. O diretor contou que também houve a necessidade de adaptar a megaestrutura do estaleiro com um novo layout para aproximar oficinas e otimizar alguns serviços, como de pintura, por exemplo.

Brisolla disse ainda que outra conquista foi voltar a contar com um efetivo fixo, que atualmente gira em torno de 500 pessoas. "Começamos reparo com todo efetivo flutuante e, do ano passado para cá, conseguimos estabelecer um efetivo fixo por termos consolidado a atividade. Temos um time forte e bem desenvolvido nas diversas disciplinas da atividade", ressaltou o CEO do EAS.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 28/11/2024

EXPORTAÇÕES DE FEIJÃO E GERGELIM POR PARANAGUÁ GANHAM DESTAQUE EM 2024

Da Redação *Portos e logística* 28/11/2024 - 22:29

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), até setembro, embarcou 176 mil toneladas de feijão, correspondendo a 81% do volume total exportado pelo país. O crescimento de 113% em comparação ao mesmo período de 2023 reflete a eficiência do terminal, que movimentou o equivalente a 7.208 TEUs. O feijão fradinho, principal variedade exportada, teve como destino majoritário a Índia, seguida por Guatemala, México e República Dominicana. Segundo Carolina Merkle Brown, gerente comercial da TCP, a alta frequência de escalas semanais para os principais compradores contribui para a preferência dos produtores, que priorizam agilidade e eficiência no envio de cargas perecíveis.

Além do feijão, o gergelim tem se destacado nas operações do terminal, com 88 mil toneladas exportadas entre janeiro e setembro de 2024, marcando um aumento de 5% em relação ao ano anterior. A recente abertura do mercado chinês para o gergelim brasileiro, anunciada durante a visita de Xi Jinping ao Brasil, promete intensificar ainda mais os embarques por Paranaguá. A China, maior importadora global do produto, movimentou US\$ 1,53 bilhão em 2023, e deve se tornar um destino estratégico para o gergelim exportado pelo terminal.

Giovanni Guidolim, gerente da TCP, destacou a preparação antecipada do terminal e de seus armazéns na retroárea para absorver o aumento esperado nas demandas. A logística eficiente e o alinhamento com órgãos intervenientes garantem agilidade e rentabilidade aos produtores, fortalecendo o papel do TCP no mercado internacional de pulses.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 28/11/2024

CAMORIM RECEBE REBOCADOR AZIMUTAL 'C-FÊNIX'

Da Redação Indústria naval 28/11/2024 - 19:35



A Camorim, em parceria com o grupo Detroit, anunciou a entrega do rebocador azimutal C-Fênix, a primeira embarcação de uma série de cinco unidades, com um investimento total de R\$ 200 milhões. O C-Fênix, projetado com alta tecnologia e capacidade de manobra, possui uma tração estática de 70 toneladas de bollard pull.

Com 24,35 metros de comprimento, 11 metros de boca e potência de 2x2000 kW, o rebocador também se destaca pelo sistema de combate a incêndios externo FIFI - Fire Fighting System. Construído no estaleiro Detroit, em Itajaí (SC), ele será destinado ao Porto do Rio de Janeiro e simboliza o renascimento e a resiliência da Camorim, valores refletidos no nome escolhido para a embarcação.

A cerimônia de batismo do C-Fênix ocorreu em 30 de agosto, com Lalesca Costa escolhida como madrinha. A série contará ainda com os rebocadores C-Falcão, C-Albatroz, C-Condor e C-Harpia, cujas entregas estão programadas para ocorrer até maio de 2025.

“Estamos celebrando não apenas o lançamento de uma embarcação, mas o início de uma nova era para a Camorim — uma fase de reinvenção e crescimento, com uma equipe forte, dedicada e preparada para o futuro.”, disse Eduardo Adami, diretor comercial da Camorim.

Ficha técnica do 'C-Fênix'

- **Comprimento total – 24,35m**
- **Boca – 11,00m**
- **Pontal moldado – 4,60m**
- **Calado máximo operacional – 5,42m**
- **Tração estática – 70tbp**
- **Potência – 2x2000 kw**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/11/2024

GREVE DOS AUDITORES DA RECEITA IMPACTA COMÉRCIO EXTERIOR E GERA AÇÕES JUDICIAIS

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 28/11/2024 - 18:46



Importadores e exportadores recorrem a mandados de segurança e ações indenizatórias para minimizar prejuízos causados por atrasos no desembaraço aduaneiro

A greve dos auditores da Receita Federal, iniciada na última terça-feira (26), tem causado transtornos significativos aos importadores e exportadores brasileiros, afetando a logística e gerando custos adicionais. Entre os principais impactos estão atrasos no desembaraço aduaneiro, elevação de despesas com demurrage e armazenagem, além da escassez de insumos e mercadorias. Esses problemas, como explica Daniel Zugman, advogado do BVZ Advogados, podem levar à violação de contratos, aplicação de multas e até à perda de clientes e fornecedores, prejudicando a competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional.

Diante da situação, empresas têm acionado a Justiça para exigir o cumprimento de prazos legais de desembaraço aduaneiro, recorrendo ao mandado de segurança com base no artigo 4º do Decreto 70.235/1972, que estabelece o limite de oito dias para conclusão do processo. Caso a demora

resulte em custos adicionais, como demurrage e armazenagem, algumas empresas têm buscado ressarcimento por meio de ações indenizatórias contra a União, desde que provem que os prejuízos são exclusivamente decorrentes da greve.

Para minimizar os danos financeiros e operacionais, Zugman sugere que as empresas adotem medidas preventivas, como antecipação de cronogramas de importação e exportação em períodos críticos e inclusão de cláusulas de força maior em contratos. Além disso, estratégias como diversificação de terminais alfandegados e manutenção de estoques estratégicos podem reduzir a dependência dos processos aduaneiros e mitigar os riscos causados por paralisações.

"Historicamente, greves desse tipo costumam ocorrer nos períodos próximos ao final de cada ano-calendário. Nesse contexto, as empresas podem adotar medidas preventivas, como: ajustar antecipadamente os cronogramas de importação e exportação para reduzir a dependência de operações durante períodos críticos de greve; e firmar contratos claros com fornecedores e clientes, incluindo cláusulas de força maior para mitigar os riscos de penalidades", disse à Portos e Navios.

A recorrência de greves no setor reforça a necessidade de planejamento jurídico e logístico por parte das empresas, que devem estar preparadas para lidar com os impactos diretos e indiretos das paralisações na Receita Federal. A greve não tem data para terminar e é em prol de um reajuste salarial. Além da greve, os auditores-fiscais decidiram implementar uma operação-padrão na zona primária e formalizar a entrega de cargos em comissão na Receita Federal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/11/2024

NAVEGAÇÃO É RESTABELECIDA EM MANAUS APÓS ESTIAGEM RECORDE

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 28/11/2024 - 18:55



Chegada de navios ao Porto Chibatão marca retomada das operações e início da recuperação econômica no Amazonas. Abani espera navegação plena em 15 dias. Abac recomenda cautela no planejamento nesse primeiro momento

Após mais de 70 dias de paralisação devido à maior estiagem da história do Amazonas, a navegação em Manaus (AM) começa a ser retomada. O Porto Chibatão recebeu na última terça-feira (26) o navio Mercosul Suape, da Mercosul Line, e, na quarta-feira (27) o Jacarandá, da

Log-In. Juntas, as embarcações movimentarão 2.080 contêineres com insumos cruciais para abastecer o comércio e as indústrias do polo industrial de Manaus.

"A chegada dos primeiros navios ao Porto Chibatão após a maior estiagem da história é um marco não apenas para a logística da região, mas para todo o Amazonas. Essa retomada simboliza a resiliência e o compromisso de nosso grupo em garantir o abastecimento, mesmo diante de adversidades extremas. Agora, com as operações restabelecidas, estamos prontos para fortalecer ainda mais a economia local e regional, reafirmando a importância estratégica de nosso trabalho para a Zona Franca e comércio," afirmou Jhony Fidelis, diretor-executivo do grupo Chibatão.

Durante o período crítico, Chibatão instalou um píer flutuante provisório em Itacoatiara, para evitar um colapso logístico. Em dois meses, a estrutura recebeu 31 navios e movimentou 34 mil contêineres. "O píer flutuante foi uma solução emergencial que se mostrou crucial para evitar o colapso econômico durante a crise hídrica. Ele permitiu que, mesmo nos piores momentos da estiagem, o Amazonas continuasse importando e exportando em níveis históricos. Graças a essa estrutura, ao empenho de nossa equipe e aos órgãos envolvidos, asseguramos o abastecimento de Manaus e mantivemos a economia local aquecida," destacou Fidelis.

Segundo Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), as operações ainda enfrentam desafios, mesmo com a retomada. “A dragagem em andamento pode ter contribuído, mas como não houve a sondagem, os possíveis ganhos não foram integralizados. As operações ainda requerem um cuidadoso planejamento, uma vez que ainda não podemos carregar os navios na sua plena capacidade, e algumas operações ainda exigem o uso do píer provisório para alívio da carga,” disse.

Resano ressaltou a necessidade de ações estruturais para prevenir crises futuras e disse que píeres provisórios foram fundamentais para mitigar o impacto para a região, mas não são solução. De acordo com o diretor da Abac, houve insistência numa dragagem planejada no tempo e momento adequados, com batimetria permanente. A avaliação é que, no início, dará vazão às cargas que possam ter ficado retidas. Mas, na sequência, será a continuidade das operações com os navios à plena carga.

De acordo com Dodó Carvalho, presidente da Associação Brasileira de Navegação Interior (Abani), o cenário deve se normalizar completamente em até 15 dias. “O calado autorizado para passar nas duas restrições que se tem, que são a foz do Madeira e a Costa do Tabocal, está em torno de 7 metros e meio. Os navios que estão passando já estão operando com esse calado. Mais uns 15 dias, acredito, e teremos a navegação plena com calado máximo,” disse à reportagem.

As empresas de cabotagem e transporte de grãos foram severamente impactadas, mas a recuperação já é evidente. “A navegação interior de balsas está praticamente plena, e a navegação marítima também começou a se restabelecer esta semana. Daqui para frente, o fluxo só tende a melhorar,” concluiu Carvalho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/11/2024

PORTO ITAPOÁ ADICIONA MAIS 500 NOVAS TOMADAS DE CONTÊINERES REFRIGERADOS

Da Redação Portos e logística 28/11/2024 - 19:41



O Porto Itapoá (SC) concluiu a primeira fase da expansão de tomadas para contêineres refrigerados, adicionando 540 novas unidades e alcançando 3.432 tomadas em operação. Essa ampliação o consolida como o maior terminal em capacidade de Santa Catarina e o aproxima do segundo lugar nacional. Em dezembro, mais 540 tomadas serão instaladas, totalizando 3.972 unidades.

Com investimentos de R\$ 500 milhões previstos para os próximos 12 meses, Itapoá iniciou a fase IV de sua expansão, alinhada ao objetivo de se tornar o maior e mais eficiente terminal da América do Sul até 2033. Localizado na Baía da Babbitonga, o terminal de uso privado (TUP) possui um pátio de 455 mil metros quadrados, capacidade estática de 31 mil TEUs e movimenta até 1,8 milhão de TEUs por ano.

Entre as novidades, destaca-se a aquisição de um novo portêiner, elevando para oito o número desses equipamentos essenciais. O cais será ampliado em 400 metros, atingindo 1.200 metros, permitindo a atracação simultânea de três navios de grande porte. A obra já possui licença do Ibama e seguirá um cronograma estratégico.

Além disso, serão adquiridos 12 RTGs operados por controle remoto, complementando os 10 já em operação no terminal, pioneiros na América do Sul. A frota de terminal tractors (TTs) também será ampliada com nove unidades adicionais, fortalecendo a maior frota de TTs elétricos do Brasil, carregados com energia 100% renovável. Outro destaque é a modernização da segurança com a compra de um novo scanner de última geração, somando-se aos dois já operacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/11/2024

PORTOSRIO LANÇA EDITAL PARA VENDA DE EDIFÍCIO

Da Redação Portos e logística 28/11/2024 - 19:56



A PortosRio anunciou, nesta quinta-feira (28), a licitação para alienação do edifício localizado na Rua Acre, nº 21, no Centro do Rio de Janeiro. O imóvel, que já foi sede da Companhia Docas do Rio de Janeiro, será vendido sob o Regime de Contratação da Estatal 11/2024. O processo segue a Lei nº 13.303/2016 e utilizará o critério de maior oferta de preço, com valor mínimo estipulado em R\$ 8,3 milhões.

Com localização estratégica no centro da cidade, o edifício representa uma oportunidade atrativa para investidores e faz parte do plano de otimização patrimonial da PortosRio, alinhado à modernização e eficiência de suas operações. Interessados podem obter mais informações, agendar visitas e esclarecer dúvidas diretamente com a Comissão Permanente de Licitação por meio do e-mail disponibilizado no edital.

O edital completo está disponível no site oficial da PortosRio, e a abertura das propostas será realizada em sessão pública por videoconferência no dia 9 de dezembro de 2024, às 14h. O link para participação será fornecido mediante solicitação pelo e-mail cpl@portosrio.gov.br.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/11/2024

EQUINOR RECEBE 200 KM DE TUBOS DA TENARIS PARA O GASODUTO RAIÁ

Da Redação Offshore 28/11/2024 - 19:53



A Equinor recebeu da Tenaris 200 km de tubos de aço destinados ao gasoduto do projeto Raia, na Bacia de Campos. O contrato, avaliado em cerca de R\$ 2 bilhões, foi celebrado em uma cerimônia na fábrica da Tenaris, em Pindamonhangaba (SP). O gasoduto conectará o FPSO do projeto ao terminal de Cabiúnas, em Macaé (RJ), e é um marco na iniciativa que deve gerar até 50 mil empregos diretos e indiretos durante sua operação.

O projeto Raia, desenvolvido pela Equinor em parceria com Repsol Sinopec Brasil e Petrobras, teve decisão final de investimento em maio de 2023, somando US\$ 9 bilhões. Com início operacional previsto para 2028, Raia possui reservas recuperáveis superiores a 1 bilhão de barris de óleo equivalente (boe), com capacidade para fornecer até 16 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia, atendendo 15% da demanda nacional de gás.

Os tubos fornecidos contam com tecnologias inovadoras, incluindo revestimentos internos e externos anticorrosivos, revestimento de concreto para proteção e estabilidade, e melhorias para suportar condições extremas de profundidades de até 2.900 metros. Pela primeira vez no Brasil, o gás será especificado para comercialização no FPSO, sendo entregue diretamente ao sistema de transmissão, eliminando a necessidade de processamento em terra.

Além do gasoduto, o projeto impulsiona a economia local com a fabricação de equipamentos e construção de parte do FPSO em diversos estados, como Minas Gerais, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Rio de Janeiro. Operado pela Equinor (35%), em parceria com Repsol Sinopec Brasil (35%) e Petrobras (30%), Raia promete ser um marco na expansão da oferta de gás natural e na inovação tecnológica no setor energético brasileiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/11/2024

MPOR ENVIA CONCESSÃO DO CANAL DE PARANAGUÁ PARA ANÁLISE DO TCU

Da Redação Portos e logística 27/11/2024 - 22:22



Expectativa do Ministério de Portos e Aeroportos é que primeiro modelo desse tipo de concessão ocorra no primeiro semestre de 2025

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) encaminhou ao Tribunal de Contas da União (TCU), na última segunda-feira (25), o edital do projeto de concessão do canal de acesso portuário do Porto de Paranaguá (PR). Com o primeiro modelo de concessão do canal do país, a pasta esper maior atração de investimentos para o estado, além da melhoria da infraestrutura, uma vez que a capacidade

do canal será ampliada.

A proposta do governo federal é que o canal de acesso do porto de Paranaguá seja concedido ainda no primeiro semestre de 2025. De acordo com o projeto proposto, a concessionária ficará responsável pela gestão do ativo por 25 anos, com possibilidade de prorrogação por até 70 anos. A expectativa é que sejam injetados mais de R\$ 1 bilhão de investimentos em melhorias.

“Com esse trabalho, que foi construído com a colaboração efetiva do setor portuário e dos entes regulados, nossos portos contarão com contratos de longo prazo para realizações de serviços essenciais e permanentes, como dragagem, derrocagem e sinalização. Esse é um modelo que deverá ser empregado nos principais portos brasileiros, e trará frutos imensuráveis a médio e longo prazo”, declarou o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho.

O ministério espera que a concessão do canal de Paranaguá resulte em uma série de benefícios, em especial a redução de custos já que a iniciativa privada entrará com sua expertise em gestão e otimização de recursos, podendo reduzir os custos de manutenção e operação do canal, tornando os serviços portuários mais competitivos. O MPor também acredita que haverá aumento da eficiência, uma vez que a concessão permitirá a implementação de novas tecnologias e a adoção de práticas mais eficientes, resultando em uma maior agilidade na movimentação de cargas e em uma redução dos tempos de espera dos navios.

Para o secretário nacional de portos, Alex Ávila, a modelagem traz benefícios ao interessado, mas também ao usuário, que pagará tarifa mais baixa. “A modelagem do próprio leilão é algo muito interessante, porque trabalhamos com o maior desconto na tabela tarifária atual. Ao invés de ser ter uma maior outorga, a gente trabalha com o maior desconto. A gente vai ter a garantia do serviço executado com tarifas mais módicas”, ressaltou.

O projeto prevê o aprofundamento, ampliação e alargamento do canal, o alargamento da bacia de evolução e o aprofundamento da área de fundeio número 6. A previsão é sair dos atuais 12,8 metros de profundidade, passar para 13,3 metros ainda na fase de implantação e chegar a 15,5 metros após a concessão. Além de Paranaguá, o governo federal trabalha para implementação do projeto nos portos de Santos (SP), Rio Grande (RS) e de Salvador (BA). Há diretrizes previstas também para aplicação da modelagem em Suape (PE) e Itaquí (MA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/11/2024

AMRJ INICIA CONSTRUÇÃO DO 5º NAVIO-PATROLHA CLASSE MACAÉ

Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/11/2024 - 21:55

A Marinha do Brasil inicia, esta semana, a construção do 5º navio-patrolha classe Macaé, que integra o Programa de obtenção de navios patrulha (Pronapa) da força naval. A cerimônia de batimento de quilha do NPa Miramar está prevista para esta quinta-feira (28), no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), onde outras unidades estão sendo construídas.



NPa 'Miramar' integra o Pronapa, que também tem em construção a unidade 'Mangaratiba'. Unidades devem ser concluídas entre 2026 e 2027

O bloco central (seção mestra) de 11 toneladas representará o primeiro segmento do casco, que marca o início da embarcação. Nas construções atuais, em que os navios são montados em bloco, o batimento de quilha é caracterizado pelo posicionamento de um desses blocos em seu local de edificação, a partir do qual as outras peças serão montadas.

Atualmente, a classe Macaé possui três unidades em operação na esquadra: o Macaé (P70), o Macau (P71) e o Maracanã (P72). O quarto navio, o NPa Mangaratiba (P73), encontra-se em construção também no Arsenal de Marinha, com previsão de lançamento ao mar em março de 2026. "As novas embarcações são capazes de contribuir para a defesa da pátria e a salvaguarda dos interesses nacionais, no mar e águas interiores", salientou a Marinha em nota.

O Pronapa está inserido no Programa de Aceleração do Crescimento do governo federal, no eixo de Inovação para a Indústria de Defesa. O Novo PAC é um programa de investimentos que visa acelerar o crescimento econômico e a inclusão social, gerando emprego e renda. A Marinha destacou que a parceria com o governo federal para a construção dos navios-patrolha mantém ativa a linha de produção do AMRJ, servindo como estímulo à economia local, uma vez que é responsável por um arrasto tecnológico que envolve mais de uma dezena de empresas parceiras e a geração de empregos diretos e indiretos.

Além de prosseguir atendendo às demandas de manutenção de meios navais, o AMRJ retomou a construção naval com os navios-patrolha de 500 toneladas. Para essa classe de navios, além da entrega do NPa Maracanã em 2022, o desafio de manter a curva de conhecimento em processos construtivos impulsionou as atuais construções dos NPa Mangaratiba e Miramar.

Os primeiros cortes de chapas do casco do futuro navio-patrolha Miramar foram realizados em agosto, nas instalações do AMRJ. As chapas serão utilizadas na montagem do bloco inicial do total de 16 que compõem o processo construtivo do meio naval. De acordo com a Marinha, os blocos do navio serão montados nas instalações do edifício 17, que, atualmente, também abriga a construção do NPa Mangaratiba. A previsão de entrega desses dois meios navais ocorrerá entre 2026 e 2027.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/11/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 28/11/2024