

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 143/2024
Data: 13/12/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	5
MINISTRO PROMETE MAIS QUE DOBRAR O PORTO DE SANTOS E EXPANSÃO ATINGE CIDADES DO LITORAL DE SÃO PAULO	5
SETOR QUER AGILIDADE NA REVISÃO DA LEI DOS PORTOS.....	7
TÚNEL NO LITORAL DE SÃO PAULO TEM CRONOGRAMA MANTIDO PARA LEILÃO; SAIBA QUANDO É.....	8
PARQUE VALONGO, EM SANTOS, TEM INTERVENÇÕES APROVADAS PELO CONDEPASA PARA NOVAS OBRAS.....	9
INSEGURANÇA JURÍDICA BARRA PROJETOS NO SETOR PORTUÁRIO; ENTENDA.....	10
ANTAQ LANÇA PAINEL DE CONCESSÕES NOS PORTOS	11
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	12
NEOENERGIA PE VAI INVESTIR R\$ 952 MILHÕES EM 2025	12
PLATAFORMA INTERNACIONAL VAI ACELERAR 3 GRANDES PROJETOS DE H2V DO NE	13
CEO DA PETROBRAS DIZ QUE PLATAFORMAS PARA SERGIPE PODEM SAIR ANTES DE 2030	15
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	16
PRIMEIRA FASE DE LEVANTAMENTO DE ADERÊNCIA DOS PORTOS ÀS INICIATIVAS ESG É FINALIZADA	16
PROJETO DE CONCESSÃO DO RIO PARAGUAI É ENCAMINHADO PARA ANÁLISE DO MPOR.....	18
AGÊNCIA APROVA ARRENDAMENTO DOS TERMINAIS RDJ10 E RDJ11, NO RIO DE JANEIRO (RJ)	19
ANTAQ APROVA AGENDAS DE ESTUDOS E REGULATÓRIA PARA OS ANOS DE 2025 A 2028.....	19
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	21
SETOR NAVAL TERÁ MAIS R\$ 10,5 BILHÕES PARA FINANCIAR CONSTRUÇÃO E MODERNIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES.....	21
INVESTIMENTO DE R\$ 103 MILHÕES TRANSFORMA O AEROPORTO DE JOINVILLE EM REFERÊNCIA NACIONAL	22
MPOR RECEBE PROPOSTA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PARA EXPANDIR POLIGONAL COM NOVAS ÁREAS DE 12,6 MILHÕES DE M ²	24
GUIA PARA TRANSPORTE SEGURO DE ANIMAIS DE ESTIMAÇÃO É LANÇADO POR ENTIDADES DO SETOR AÉREO	24
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	25
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMOVE NESTA SEGUNDA-FEIRA (16) ABERTURA DO RODOVIDA 2024.....	25
ESTREANTE NO SETOR DE TRANSPORTES, CONSÓRCIO ROTA VERDE VENCE LEILÃO E VAI INVESTIR R\$ 6,7 BI NAS BRs-060/452/GO	26
DESCONTO DE 26,6% GARANTE VITÓRIA DA CCR S.A., QUE VAI ADMINISTRAR POR 30 ANOS LOTE 3 DO PARANÁ: PEDÁGIO VAI CAIR DE R\$ 25 PARA R\$ 10 PARA A POPULAÇÃO.....	28
UMA DAS OBRAS MAIS AGUARDADAS PELA POPULAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MACEIÓ, DUPLICAÇÃO DA BR-424/AL TEVE INÍCIO NESTA QUINTA (12)	30
CAMINHO FUNDAMENTAL PARA LEVAR COMIDA À MESA DOS BRASILEIROS, ROTA VERDE VAI GERAR 58 MIL NOVOS EMPREGOS COM CONCESSÃO	30
PORTAL PORTO GENTE	31
INFRAERO ENTREGA PRIMEIRA ETAPA DAS MELHORIAS NO AEROPORTO DE TORRES	31
MANIFESTO ESG DO PORTO DE SANTOS RECEBE DUAS NOVAS ADESÕES.....	32
ANO NOVO CHINÊS: IMPORTAÇÕES DISPARAM COM A APROXIMAÇÃO DO FERIADO QUE PAUSA O MERCADO NO PAÍS.....	33
BE NEWS – BRASIL EXPORT	34
EDITORIAL – SANTA CATARINA E O FUTURO DA LOGÍSTICA	34
NACIONAL - HUB – CURTAS - SENADO APROVA REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA	35
<i>Aprovação no Senado 1</i>	35
<i>Aprovação no Senado 2</i>	35
<i>Aprovação no Senado 3</i>	35
<i>Indústria naval 1</i>	35
<i>Indústria naval 2</i>	36
<i>Indústria naval 3</i>	36
NACIONAL - ALCKMIN ANUNCIA R\$ 468 BI PARA BIOECONOMIA E DESCARBONIZAÇÃO	36
NACIONAL - PETROBRAS INVESTE R\$ 16,5 BILHÕES EM INOVAÇÃO NAVAL COM 12 EMBARCAÇÕES HÍBRIDAS.....	37
NACIONAL - LULA TEM DRENO RETIRADO E EVOLUÇÃO POSITIVA NO PÓS-OPERATÓRIO	37
SEM CATEGORIA - GOVERNO SANCIONA LEI QUE CRIA MERCADO DE CARBONO	38
BRASIL EXPORT - GRUPO BRASIL EXPORT LANÇA SEU PROGRAMA DE COMPLIANCE	39
NACIONAL - PORTO DE SANTOS PROPÕE AMPLIAÇÃO DE POLIGONAL PARA 20,4 MILHÕES DE M ²	40
NACIONAL – TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: EDITAL DAS OBRAS SERÁ PUBLICADO EM JUNHO DE 2025, DIZ MINISTRO.....	43
REGIÃO SUDESTE - AUTORIZADA A CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO DE GUARUJÁ.....	43
REGIÃO SUL - GOVERNO E CONCESSIONÁRIA ENTREGAM NOVO AEROPORTO DE JOINVILLE.....	44



REGIÃO SUL - SC INVESTE NO FUTURO COM PLANO ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES	45
REGIÃO SUL - CCR ARREMATO LOTE 3 NO PARANÁ COM PLANO DE INVESTIMENTO DE R\$ 16 BILHÕES	46
REGIÃO CENTRO-OESTE - CONSÓRCIO ROTA VERDE VENCE LEILÃO DE TRECHO COM 426,2 KM EM GOIÁS	47
REGIÃO NORDESTE - ANTT DEBATE CONCESSÃO DA BR-116 QUE LIGA BAHIA E PERNAMBUCO	48
BAHIA ECONÔMICA - BA	50
SETOR NAVAL TERÁ MAIS R\$ 10,5 BILHÕES PARA FINANCIAR CONSTRUÇÃO E MODERNIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES	50
ESTALEIRO ENSEADA VOLTA A PRODUIR GRANDES EMBARCAÇÕES PARA A PETROBRAS E PODE RETOMAR A GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA NO RECÔNCAVO.	51
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	52
A MAERSK VÊ VOLUMES GLOBAIS DE CONTÊINERES CRESCENDO ATÉ 7% EM 2025	52
MERCADO DE TRABALHO APRESENTA QUADRO DE DEFICIÊNCIA DE MÃO DE OBRA EM MUITAS PROFISSÕES	52
CÂMARA APROVA PROJETO QUE CRIA A COMPANHIA DOCAS DE ALAGOAS	54
JORNAL O GLOBO – RJ	55
STF DECIDE QUE CONTRATO DE TRABALHO INTERMITENTE É CONSTITUCIONAL	55
BANCO CENTRAL ANUNCIA NOVA INTERVENÇÃO NO DÓLAR NA SEGUNDA-FEIRA, APÓS DÓLAR FECHAR EM R\$ 6,03	56
POR UNANIMIDADE, STF DERRUBA COBRANÇA DE ITCMD SOBRE PREVIDÊNCIA PRIVADA	57
NELSON TANURE AVANÇA NA COMPRA DA REDE DIA E MIRA EXPANSÃO NO VAREJO NACIONAL COM PÃO DE AÇÚCAR	58
RELATOR BUSCA ACORDO SOBRE CONTENÇÃO DE EMENDAS PARLAMENTARES EM PACOTE DE GASTOS	59
PRÉVIA DO PIB REDUZ RITMO DE CRESCIMENTO E SOBE 0,1% EM OUTUBRO, DIVULGA BC	60
'HÁ DÚVIDAS DE QUANTO O PACOTE PODE SER DESIDRATADO', DIZ ECONOMISTA SOBRE MEDIDAS FISCAIS	60
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	62
ESTRANGEIRO QUE AINDA OLHAVA O BRASIL JOGOU A TOALHA APÓS 'PACOTINHO', DIZ ECONOMISTA DO GOLDMAN	62
GOVERNO FECHA ACORDO COM MILITARES E MANTÉM TRANSIÇÃO DE IDADE MÍNIMA ATÉ 2032	66
REFORMA TRIBUTÁRIA: O QUE A CÂMARA PODE DERRUBAR E O QUE DEVE MANTER NO TEXTO APROVADO PELO SENADO	67
SENADO RETOMA JABUTI DE ENERGIA SOLAR NO PL DAS EÓLICAS OFFSHORE E IMPACTO NA CONTA DE LUZ VAI A 9%	70
GERAÇÃO DE ENERGIA NO BRASIL ATINGE RECORDE COM A EXPANSÃO DE FONTES RENOVÁVEIS, DIZ ANEEL	71
VOTORANTIM CIMENTOS PODE TER DESCONTO DE ATÉ 65% EM MULTA BILIONÁRIA NO CADE	72
DESPESA COM PREVIDÊNCIA PODE AUMENTAR R\$ 14 BILHÕES ALÉM DO PREVISTO EM 2025 MESMO COM PACOTE FISCAL	74
AÇÕES DE REPARAÇÃO DA BRASKEM EM MACEIÓ	75
VALOR ECONÔMICO (SP)	77
PACHECO PRORROGA VIGÊNCIA DE MP QUE REDUZ IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE MEDICAMENTOS	77
GOVERNO MANTÉM INICIATIVAS QUE REFORÇAM ORÇAMENTO DE MINISTÉRIOS	77
BID FARÁ ESTUDO DE VIABILIDADE PARA FERROVIAS	78
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ATESTA VIABILIDADE TÉCNICA E AMBIENTAL DE TRECHOS DE BR-116 E BR-251 EM MG ...	79
AGÊNCIA BRASIL - DF	80
APÓS 5 MESES E 680 EMENDAS, SENADO APROVA REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA	80
PORTAL PORTOS E NAVIOS	82
TCU ALERTA ANTAQ SOBRE COBRANÇAS DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES	82
HIDROVIA DO PARAGUAI AVANÇA COM MODELAGEM DE CONCESSÃO E PROMESSAS DE MELHORIAS LOGÍSTICAS	84
INVESTIMENTOS E TECNOLOGIA SÃO ESSENCIAIS PARA SUPERAR GARGALOS LOGÍSTICOS, APONTA CONSULTOR	85
TCP AMPLIA OPERAÇÕES DE GATE AOS DOMINGOS	86
ARTIGO - IMPRESSÕES SOBRE A POLÍTICA DE CONTEÚDO LOCAL E O ESTÍMULO À INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL	86
ENSEADA CONSTRUIRÁ 6 PSVs-OSRVs PARA CMM	87
ABOL E INFRA S.A ASSINA ACORDO PARA AVANÇOS NA LOGÍSTICA BRASILEIRA	88
PORTOS RS E SINDIENERGIA-RS FIRMAM PARCERIA PARA PROJETO DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	89
EXXONMOBIL E MARINHA INICIAM PROJETO PARA MONITORAR ESPÉCIES NÃO-NATIVAS NA COSTA BRASILEIRA	89
ESTUDO DA USP E FUNDAÇÃO VANZOLINI DESTACA BENEFÍCIOS DA FERROGRÃO PARA EXPORTAÇÃO DE SOJA À ÁSIA	90
FROTA DE APOIO EM AJB AUMENTA PARA 452 EMBARCAÇÕES	91
PETROBRAS ASSINA CONTRATOS PARA CONSTRUÇÃO E AFRETAMENTO DE 12 PSVs	92
CDMM APROVA R\$ 10,5 BILHÕES EM PRIORIDADES, INCLUINDO NAVIOS DA TRANSPETRO	93
COMEX 2025: MAR VERMELHO E TARIFAS DE TRUMP MOLDAM CENÁRIO GLOBAL	93
APM TERMINALS PECÉM MOVIMENTA 500 MIL TEUs E SUPERA ANO ANTERIOR	94
CONSELHO DOS EXPORTADORES DE CAFÉ DO BRASIL (CECAFÉ) MÁRCIO FERREIRA SUPERINTENDENTE DO GRUPO TRISTÃO	95
PORTO DE SANTOS PLANEJA AMPLIAÇÃO DA POLIGONAL EM 162,4%	95
SENAI CIMATEC E GALP AVANÇAM COM PLANTA PILOTO DE H2V NA BAHIA	96
BRASIL CAI PARA 46ª POSIÇÃO NO RANKING DE COMPETITIVIDADE GLOBAL DA FIRJAN	96



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 143/2024
Página 4 de 97
Data: 13/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	97
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	97



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTRO PROMETE MAIS QUE DOBRAR O PORTO DE SANTOS E EXPANSÃO ATINGE CIDADES DO LITORAL DE SÃO PAULO

Intenção é incluir 12,6 milhões de m² de área nos próximos anos

POR Bárbara Farias



Presidente da APS, Anderson Pomini fez uma apresentação sobre possível ampliação do cais santista (Vanessa Rodrigues/AT)

O Porto de Santos poderá alcançar 20,4 milhões de metros quadrados (m²) em até 30 anos, com a inclusão de mais 12,6 milhões de m² em áreas localizadas nas cidades de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão. O decreto, que permitirá a incorporação de 15 áreas e a expansão da poligonal em 162,4%, deverá ser instituído em fevereiro de 2025.

Os anúncios foram feitos pelo ministro de Portos e Aeroportos (Mpor), Silvio Costa Filho, e pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, nesta quinta (12), na sede administrativa do Porto de Santos.

Pomini disse que o complexo portuário santista tem, atualmente, 7,8 milhões de m² de extensão e que a expansão favorecerá, principalmente, o modal hidroviário, com a inclusão de áreas de São Vicente.

Já o ministro do Mpor, Silvio Costa Filho, declarou que a expectativa “é assinar o decreto no início de fevereiro e, dentro de seis a oito meses, avançar nas ações estratégicas de captação de investidores que queiram empreender no Porto de Santos. O presidente Pomini fará um roadshow com vários empresários do Brasil para poder apresentar essa nova área estratégica”, afirmou o ministro do Mpor, Silvio Costa Filho.

Dentre todas as áreas, o presidente da APS destacou a incorporação da Vila dos Criadores que, na sua avaliação, “é a última área nobre da Margem Direita do Porto de Santos”.

Segundo a APS, a Nota Técnica que contém os estudos e pareceres relativos à expansão da poligonal, incluindo as contribuições à Consulta Pública Nº 01/2024 para revisão da área do Porto Organizado, foi analisada e aprovada pela Secretaria Nacional dos Portos e Transportes Aquaviários.

Pomini comentou que há uma relação de interdependência entre a poligonal e a concepção do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), que define a “destinação do uso de áreas afetadas e não afetadas às operações portuárias, obedecendo os limites da poligonal”.

Até julho de 2020, a área do porto organizado era definida pelo Decreto nº 4.333/2020. Depois, em 2021, após duas portarias, o Porto incorporou e depois excluiu, num intervalo de 10 meses (entre janeiro e outubro de 2022), cerca de 6 milhões de m² da poligonal.

Ao todo, a APS sugere a inclusão e ou manutenção de 15 áreas no polígono do porto organizado:

Vila dos Criadores

Área de 423 mil m², na Margem Direita, atualmente habitada por 4 mil pessoas. A intenção é realocar as famílias em um conjunto habitacional a ser construído na área retroportuária SSZ33E, no bairro Jabaquara, em Santos, que atualmente está arrendada para atividade portuária da Transbrasa .



Alemoa I

Área de 113 mil m², na Alemoa, que deverá ser arrendada para o STS08.

Centro Histórico - Valongo

Inclusão de 12,9 mil m², no Valongo, para a instalação do Terminal de Passageiros – Concais.

Ponta da Praia

Uma pequena área de 200 m², na Ponta da Praia, hoje utilizada para estacionamento de caminhões.

Caneu e Canal de Piaçaguera

Área contígua de 4,4 milhões de m², greenfield (virgem) na região do Caneu e Canal de Piaçaguera, para desenvolvimento de terminais de uso privado (TUPs) e uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

Monte Cabrão, na Margem Esquerda

Área de 175 mil m²

São Vicente

Área total de 7,5 milhões de m² entre ilha e continente, greenfield, sendo 6,2 milhões de m² na parte continental e 850 mil m², na insular, incluindo o Porto dos Naus, uma ruína histórica localizada próximo à Ponte Pênsil, onde foi construído o primeiro trapiche alfandegado do Brasil e depois um engenho de açúcar. O objetivo é explorar novos acessos hidroviários.

Cubatão

Área de 477 mil m² em Cubatão, atualmente conhecida Ecopátio, utilizada para recepção e estacionamento de caminhões com destino ao Porto de Santos.

Macuco/Ponta da Praia

Área de 450 m² cogitada para atividades de apoio.

Vicente de Carvalho

Área de 10,5 mil m², no Forte Itapema, com acesso ao canal de navegação, para fins turísticos nos mesmos moldes do Parque Valongo.

Caneu II – TRSP

Área cogitada de 3 mil m², adjacente ao Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP), para instalações de acostagem e áreas de manobras e passagem de embarcações, sem prejuízos aos dutos lá existente.

Ilha Barnabé/Largo Santa Rita

Área mantida de 1,9 milhão de m², para uso compartilhado entre um TUP existente, da empresa EBT, e futuros arrendamentos.

Alemoa II

Área mantida de 241,7 mil m² para acesso ferroviário ao futuro super terminal de contêineres STS10, que irá operar 2,5 milhões de TEU (contêiner padrão de 20 pés) ao ano.

Áreas de Fundeio

A APS propõe uma retificação simples de um traçado já atualizado pela Marinha do Brasil.

Polígono de Disposição Oceânica

As 10 quadrículas do Polígono de Disposição Oceânica (PDO), que somam 40 milhões de m², estão ativas e licenciadas e o pleito trata-se apenas de incorporação para retificação simples da área já gerida pela companhia para disposição do material dragado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/12/2024

SETOR QUER AGILIDADE NA REVISÃO DA LEI DOS PORTOS

Anteprojeto está parado na Câmara Federal
Por ATribuna.com.br



Gargalos e assimetrias regulatórias nos portos geram custo extra para o Brasil, dizem especialistas (Divulgação/APS)

Quase dois meses após a aprovação do anteprojeto de revisão da Lei dos Portos (12.815/2013) pela Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos) e mais de um mês depois da entrega do texto à Câmara dos Deputados, em Brasília, a proposta ainda não foi sequer distribuída para as comissões da Casa. Ou seja, segue parada.

No setor, há um entendimento sobre a fase de transição da presidência da Câmara (o deputado Arthur Lira deixará o posto no início de 2025), além das etapas comumente seguidas quando se trata de repensar um marco regulatório.

O mercado, porém, espera que o sucessor de Lira dê atenção especial ao documento, ao tomar posse, em fevereiro. O anseio está alinhado ao antigo de reduzir a burocracia, atrair investimentos e garantir mais eficiência aos complexos marítimos brasileiros.

“Temos gargalos identificados e assimetrias regulatórias que geram um custo enorme para o Brasil, pois colocam o País entre as jurisdições com maior número de temas judicializado, promovendo uma imensa insegurança jurídica”, diz a professora doutora de Direito Econômico, Regulação e Concorrência da USP e membro da Cepertos, Juliana Oliveira Domingues.

“Esse cenário negativo afasta o investidor e o investimento. Existe consenso de que o setor merece uma legislação atualizada que crie mecanismos menos burocráticos e atenda às demandas de simplificação e modernização do ecossistema portuário, com mais qualidade, eficiência e concorrência”, prossegue a advogada.

Diante dos impactos positivos a serem gerados pela reformulação da lei, ela entende que é uma grande oportunidade para o desenvolvimento econômico do Brasil colocar esse tema em pauta de forma prioritária. Além disso, em meio a um momento político de incertezas, Juliana considera imprescindível o total engajamento dos interessados para avançar neste processo tão importante.

“Não podemos perder mais tempo. Estamos diante de uma oportunidade essencial para uma política de Estado atualizada”, diz Juliana, que foi uma das participantes do 2º Encontro Porto & Mar, que debateu o tema em outubro, em Brasília.

Espera que avance

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, acredita que no início da próxima legislatura, com o novo presidente da Câmara definido, o anteprojeto avance, sendo transformado em projeto de lei (PL), com a criação de comissão especial para discutir o tema.

“Em razão da sua relevância, obviamente, um projeto de lei dessa natureza teria que tramitar por muitas comissões, tornando o processo muito moroso. Mas se nós conseguirmos, no início da próxima legislatura, que ele seja transformado num PL e uma comissão especial seja criada na Câmara, a celeridade deverá ser garantida”.

O mesmo posicionamento tem o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino. “Estamos convictos de que a nova presidência dará atenção e celeridade a isso tão logo tome posse, até mesmo porque foi um tema repetidamente apontado nas audiências

públicas e eventos na Câmara. Na Comissão de Viação e Transporte sempre se falava da necessidade de revisão”.

Relator do texto, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2), Celso Peel de Oliveira, reitera que o projeto requer um trâmite cuidadoso e detalhado, respeitando as etapas do processo legislativo.

“Acredito que, no início do próximo ano, teremos uma percepção clara do andamento do projeto na Câmara. O tempo é necessário para que o processo legislativo ocorra de maneira adequada, assegurando que as decisões tomadas sejam benéficas para o desenvolvimento do setor portuário e da economia brasileira”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/12/2024

TÚNEL NO LITORAL DE SÃO PAULO TEM CRONOGRAMA MANTIDO PARA LEILÃO; SAIBA QUANDO É

Ministro de Portos e Aeroportos falou sobre o tema durante agenda na Baixada Santista

Por Bárbara Farias



A documentação está em análise na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), seguindo para o Tribunal de Contas da União (TCU) ainda neste mês (Vanessa Rodrigues/AT)

O Ministério de Portos e Aeroportos e a Autoridade Portuária de Santos (APS) mantiveram o cronograma já anunciado anteriormente para o leilão do túnel imerso Santos-Guarujá. O edital do certame deverá ser lançado em junho.

Diferentemente do que anunciou o secretário estadual de Parcerias em Investimentos (SPI), Rafael Benini, na terça-feira, de que o edital de leilão do túnel imerso Santos-Guarujá será lançado no dia 2 de fevereiro, no aniversário de 133 anos do Porto de Santos, o ministro manteve o cronograma já anunciado anteriormente.

A documentação está em análise na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), seguindo para o Tribunal de Contas da União (TCU) ainda neste mês. O TCU deverá concluir a análise em abril de 2025 e os ajustes recomendados pelo órgão deverão ser finalizados em maio. “A previsão é publicar o edital em junho e licitar a obra em agosto”.

Em seu discurso, o ministro destacou ainda três prioridades para o Porto que estão no radar do ministério. “Trabalhamos com três eixos estratégicos para o desenvolvimento do Porto de Santos: o leilão do STS 10, a autorização de um terminal de uso privado na Ilha de Bagres e (a incorporação) da Vila dos Criadores”.

Ecoporto

Costa Filho disse que o Mpor está discutindo alternativas junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) para o Ecoporto Santos, que atualmente, opera dentro da área a ser arrendada para o STS 10. Atualmente, a empresa firmou um contrato transitório válido até junho de 2025.

Dragagem e concessão do canal

Costa Filho mencionou que a preparação para a concessão do canal de acesso do Porto de Santos começa com a derrocagem de pedras. “Retirar as pedras é uma demanda antiga do setor produtivo. Até a conclusão é o tempo que estaremos modelando, junto ao BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Social), a concessão do canal pelo prazo de 25 a 30 anos. O investimento será de R\$ 6 bilhões”.

“Essa concessão resolverá definitivamente a questão da dragagem, ampliando para quase 19 metros a profundidade, o que vai nos ajudar a receber navios maiores”.

Costa Filho citou ainda, sem dar mais detalhes, que existe em plano em estudos para a criação de “pátios de estacionamento, retirando das ruas entre 1,5 mil a 2 mil caminhões”.

Portus

Costa Filho adiantou que o acordo do Portus Instituto de Seguridade Social deverá ser concluído em janeiro e assinado em fevereiro beneficiando “oito mil trabalhadores, refletindo para mais de 30 mil pessoas no Brasil. Os trabalhadores poderão resgatar muitos ativos, como pecúlios entre outros, que somam R\$ 1 bilhão”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/12/2024

PARQUE VALONGO, EM SANTOS, TEM INTERVENÇÕES APROVADAS PELO CONDEPASA PARA NOVAS OBRAS

Revitalização prevista na segunda fase ainda precisa passar por outros órgãos

Por A Tribuna.com.br



O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa) aprovou, na última quinta-feira, as adequações dos armazéns 1, 2 e 3 e da Casa de Pedra I, que passarão por revitalização na segunda fase do Parque Valongo. A Prefeitura disse, entretanto, que ainda há necessidade de aprovação do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

A Tribuna solicitou entrevista com o secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos, Glaucio Farinello, que também é presidente do Condepasa, para esclarecer as intervenções necessárias, mas o pedido foi negado pela Prefeitura. A Administração Municipal afirma que não irá se manifestar porque o projeto ainda pode ter mudanças.

A Prefeitura, apesar de ser responsável pelas obras, ainda sugeriu que a Reportagem questionasse o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, sobre o andamento do processo. O ministro visita a Cidade nesta quinta-feira (12) e dará entrevista coletiva na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS).

As novas adequações no Parque Valongo podem possibilitar reversões para novos usos, privilegiando o local para exposição do Relógio da Western Telegraph e para um uso mais imponente da Casa de Pedra I, com a reconstrução de sua chaminé marcando a paisagem.

As mudanças nos imóveis são compatíveis com as adotadas no Armazém 4, com a restauração das fachadas voltadas para a Cidade e as adaptações concentradas nas fachadas da linha d'água, respeitando a transição do patrimônio no Corredor de Proteção Cultural.

Segunda fase

Conforme noticiado por A Tribuna no início deste mês, a revitalização dos armazéns 1, 2 e 3, que compõe a segunda fase do projeto do Parque Valongo, está prevista para começar em janeiro de 2025, segundo a Prefeitura e a APS. O investimento é de aproximadamente R\$ 17 milhões e será realizado por meio do Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) firmado pelo Município com a Brasil Terminal Portuário (BTP) em 2023.

Uma passarela vai ligar a Rua XV de Novembro, no Centro Histórico, ao Armazém 4, atravessando a Avenida Perimetral. A obra é uma contrapartida da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

Mais um

O projeto do Parque Valongo também prevê a revitalização do Armazém 7, que ficará sob responsabilidade da Autoridade Portuária de Santos (APS). A ideia é que espaço seja destinado a atividades educacionais e tecnológicas, em parceria com universidades da região.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 12/12/2024

INSEGURANÇA JURÍDICA BARRA PROJETOS NO SETOR PORTUÁRIO; ENTENDA

Modificações constantes em leis e regulações, além da burocracia, travam investimentos

Por *ATribuna.com.br*



Ausência de previsibilidade e a instabilidade regulatória trazem prejuízo aos negócios na área portuária (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

O Brasil espera receber investimentos de R\$ 50 bilhões nos próximos três anos para o setor portuário, conforme o Governo Federal. No entanto, a atração de investimentos internacionais ainda esbarra na insegurança jurídica e na burocracia, garantem especialistas na área. A ausência de previsibilidade, assim como a instabilidade regulatória e a centralização na tomada de decisões, são alguns dos entraves que trazem prejuízo aos negócios. E a mudança precisa ser imediata, diante da alta demanda prevista até 2040.

“A concentração da tomada de decisões no Governo Federal é um grande empecilho, levando em média quatro anos para deferir ou não um arrendamento, renovações e afins. Há sobreposição de órgãos para análise das fases do processo burocrático. Obviamente que esse tipo de negócio jurídico é formal e requer burocracia, mas não nos termos atuais, com a necessidade de todo esse tempo”, destaca a advogada especialista em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro Cristina Wadner.

Para ela, outro problema é o ciclo eleitoral, que muda as regras do jogo conforme o grupo político no poder, já que não há uma política de Estado.

“A revisão da Lei dos Portos é urgente para a mudança desse cenário. O anteprojeto apresentado pela Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos) propõe a descentralização, transferindo ao poder local a tomada de certas decisões, justamente para acelerar o trâmite e alavancar recursos”, diz Cristina.

A especialista observa que os investidores querem aplicar recursos no Brasil, porém é preciso haver agilidade e previsão de retorno. A advogada lembra que a questão afeta a infraestrutura dos portos e a competitividade. O de Santos, por exemplo, já perdeu cargas para outros complexos por causa da falta de espaço adequado para a demanda.

Não dá exemplo

O advogado Thiago Miller, especializado em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, enfatiza que o Brasil não é um exemplo em segurança jurídica, seja pela proliferação de recursos e instâncias ou pela conhecida interferência política.

“Mudanças de entendimentos, da regulamentação (resolução, portarias ou decretos) e, principalmente, da lei geram grande insegurança. No campo da Justiça, nossos tribunais superiores

têm produzido pouco e se envolvido em escândalos de corrupção”, mencionou o sócio do escritório Ruy de Mello Miller.

Nesse sentido, um exemplo apontado por ele está relacionado à revisão da Resolução Normativa 7, que regula a exploração de áreas e instalações portuárias.

“A questão está em discussão há mais de seis anos. Nesse período, a movimentação de mercadorias em quadros de boias, relevante na região Norte do País, ficou sem uma definição, gerando grande assimetria e travando inúmeros investimentos”, comentou Miller, ao lembrar da discussão do assunto durante o 2º Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna em outubro, em Brasília.

No entanto, apesar de ainda haver necessidade de mudanças, Thiago Miller tem a convicção de que o cenário melhorou e há avanço na promoção da segurança jurídica, diante do amadurecimento das instituições, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e a experiência adquirida pelo seu quadro técnico.

“Mas, nem tudo são flores. Venho defendendo que o colegiado tem que ser coerente com os julgados e entendimentos consolidados. Em que pese a mudança das pessoas, uma agência deve primar pela estabilidade. Além disso, novos posicionamentos deveriam ser construídos em grupo e de forma cautelosa”, finaliza o especialista.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/12/2024

ANTAQ LANÇA PAINEL DE CONCESSÕES NOS PORTOS

Agência detalha informações de cada área
ATribuna.com.br



Terminal localizado no Porto de Maceió (AL), que será leiloado, também é detalhado no site da agência (Divulgação/Antaq)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) lançou uma nova página em seu site compilando a informação de todos os projetos de concessão do setor aquaviário. O painel, que pode ser acessado no link, está disponível na página principal da Agência, em “Assuntos em destaque”.

Nesse primeiro momento, somente os projetos que estão em andamento (fase de estudo, participação social, análise do Tribunal de Contas da União ou publicação do edital) estão disponíveis. No entanto, em breve, a informação de todas as áreas que passaram ou vão passar pelo processo de licitação será divulgada, diz a Antaq.

Entre os projetos já estão disponíveis estão os terminais ITG02, em Itaguaí (RJ), MCP03, em Santana (AP), e MAC16, em Maceió (AL), que serão leiloados na próxima quarta-feira; a primeira proposta de concessão de um canal de acesso aquaviário do Brasil, no Porto de Paranaguá (PR); entre outros empreendimentos.

Transparência

A ideia da nova funcionalidade é garantir mais transparência para os processos de arrendamentos portuários, além de facilitar a busca por parte dos regulados, sociedade civil e interessados nos projetos de concessão.

Na nova área do site será possível consultar informações sobre a fase em que o projeto está, o número do processo referente ao terminal, o tipo de arrendamento, o perfil de carga, a área, o prazo, o volume de investimentos, a localização, a planta do empreendimento e outros dados úteis.

Essa é a primeira vez que projetos que estão em fases diferentes na licitação foram compilados em somente um lugar no site da Antaq. Antes era possível acessar todas essas informações, porém, em páginas diferentes conforme a fase do projeto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/12/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

NEOENERGIA PE VAI INVESTIR R\$ 952 MILHÕES EM 2025

Os investimentos da Neoenergia Pernambuco vão contemplar desde a implantação de subestações até melhorias no atendimento aos clientes

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



O presidente da Neoenergia Pernambuco, Saulo Cabral, e o diretor de Relações Institucionais da empresa João Paulo Rodrigues em encontro com a imprensa. Foto: Neoenergia PE/Divulgação

A Neoenergia Pernambuco vai investir R\$ 952 milhões na infraestrutura usada para distribuir energia no Estado em 2025. Os investimentos também vão preparar o terreno para a empresa renovar a concessão que permite a empresa explorar a distribuição de energia em Pernambuco. A concessão da distribuidora vence em 2030, mas a empresa trabalha com um cenário de renovação da concessão em 2025.

Segundo o presidente da Neoenergia Pernambuco, Saulo Cabral, a empresa tem a intenção de renovar a concessão em 2025 dentro das renovações a serem realizadas pelas empresas que aderirem ao decreto 12.068 de 20 de junho deste ano. A expectativa é de que sejam renovadas as concessões de 20 distribuidoras de energia que vencem entre 2025 e 2031. A concessão da Neoenergia Pernambuco vence em 2030.

Ainda de acordo com Saulo, uma das mudanças que a empresa espera que ocorra é a da revisão dos investimentos estruturais que são incorporadas ao preço do serviço prestado pela distribuidora via o reajuste anual do serviço. Atualmente, essa incorporação é realizada numa revisão tarifária que ocorre a cada quatro anos. “No contrato, vão estabelecer as regras”, disse Saulo, se referindo ao novo contrato de concessão que deverá ser realizado entre a empresa e o governo.

Todos os investimentos feitos pela distribuidora são pagos pelos clientes da empresa na conta de energia. Os investimentos são necessários para melhorar a qualidade do serviço.

Investimentos da Neoenergia Pernambuco em 2025

Este ano, a empresa realizou um investimento de R\$ 900 milhões. No próximo ano, serão R\$ 52 milhões a mais. Desde 2024, os recursos empregados fazem parte de um conjunto de iniciativas que vão resultar em investimentos de R\$ 5,1 bilhões num período que começou no ano passado e vai até 2028. Este pacote de ações foi anunciado no dia 29 de abril último.

Em 2025, os investimentos da companhia são divididos em quatro grande grupos: subestações, linhas de transmissão, expansão da distribuição e melhoramentos na rede de atendimento aos

clientes. Esta última inclui desde chaves fusíveis religadoras do serviço até a abertura de 22 lojas de atendimento em todo o Estado.

Serão implantadas três subestações de 69 kV em Maria Farinha, para atender o litoral Norte, Belo Jardim, no Agreste do Estado, e melhorias no Bairro da Estância, no Grande Recife, além das digitalizações das subestações de Serra Talhada e Surubim, respectivamente no Sertão e Agreste do Estado.

Também serão implantadas linhas de alta tensão em (69 kV), sendo duas em Porto de Galinhas, passando por Nossa Senhora do Ó e Camela; três que ligarão Belo Jardim, respectivamente, a Tacaimbó, Pesqueira e São Bento do Una. Também serão instalados equipamentos na rede de distribuição, como 19 novos alimentadores e 24 religadores de linha, entre outros.

O presidente da Neoenergia Pernambuco, Saulo Cabral, recebeu jornalistas dos veículos de comunicação de Pernambuco nesta quinta-feira (12) num encontro de final de ano, quando detalhou os investimentos que serão realizados no próximo ano.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/12/2024

PLATAFORMA INTERNACIONAL VAI ACELERAR 3 GRANDES PROJETOS DE H2V DO NE

Os projetos de H2V incorporados pelo Acelerador de Transição Industrial (ITA) incluem a produção de metanol verde em Pernambuco, hidrogênio e amônia verdes no Ceará, e amônia verde para exportação no Piauí

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



A mineradora australiana Fortescue está desenvolvendo uma planta de H2V no Porto do Pecém**Foto: Complexo de Pecém/Divulgação**

Três grandes iniciativas de hidrogênio verde (H2V) no Nordeste foram selecionadas para receber suporte financeiro e divulgação pelo Acelerador de Transição Industrial (ITA). A plataforma, financiada pelo governo dos Emirados Árabes Unidos e pela Bloomberg Philanthropies, com apoio das Nações Unidas, foi lançada após a COP28 para fomentar a descarbonização industrial global. Os projetos incluem a produção de metanol verde em Pernambuco, hidrogênio e amônia verdes no Ceará, e

amônia verde para exportação no Piauí.

Agora, a European Energy (PE), o Green Energy Park (PI) e a Fortescue (CE) juntam-se à Atlas Agro, empresa de fertilizantes, como iniciativas brasileiras no ITA. Esses empreendimentos somam investimentos previstos de US\$ 9,5 bilhões e possuem potencial para evitar 5,4 milhões de toneladas de CO₂ por ano, número comparável às emissões totais de uma cidade industrial como Campina Grande (PB).

“Essas instalações emblemáticas representam o tipo de investimento que precisamos ver multiplicado para atingir nossas metas climáticas coletivas”, afirmou Faustine Delasalle, diretora executiva do ITA. Segundo ela, os empreendimentos são uma oportunidade econômica para consolidar o Brasil no mercado verde global.

A Atlas Agro, que está desenvolvendo uma planta industrial para produzir fertilizantes nitrogenados de baixo carbono a partir de hidrogênio verde, em Minas Gerais, foi a primeira iniciativa de H2V do país incorporada pelo ITA. O anúncio aconteceu em outubro.

A integração dos projetos nordestinos reflete o compromisso do Brasil com a agenda verde, prevista no Plano de Transformação Ecológica e no programa Nova Indústria Brasil, que busca movimentar até US\$ 60 bilhões em indústrias sustentáveis.

Com potencial para atrair investimentos internacionais e fomentar a sustentabilidade, os projetos selecionados integram um esforço conjunto para desenvolver tecnologias de baixo carbono e impulsionar o mercado de hidrogênio renovável no Brasil.

Esses projetos integram a plataforma iH2 Brasil, que selecionou iniciativas alinhadas à descentralização energética e à produção sustentável. No Nordeste, a abundância de recursos renováveis, como energia solar e eólica, é uma vantagem competitiva. Neste ano, estados como Rio Grande do Norte e Bahia lideraram a geração eólica e solar, com médias de 2.959 MW e 2.477 MW, respectivamente.

Produtos derivados do H2V

A produção de hidrogênio verde permite a obtenção de vários produtos, como amônia verde, utilizada na fabricação de fertilizantes, e metanol verde, empregado como combustível limpo ou insumo químico. Esses derivados são essenciais para a transição energética, substituindo fontes fósseis em setores como transporte marítimo, aviação, e indústrias petroquímicas.

Produzido a partir de fontes renováveis, o H2V pode ser transformado em produtos como amônia, aço de baixo carbono e combustíveis sustentáveis, desempenhando um papel central na descarbonização de indústrias intensivas em emissões.

O Hidrogênio Verde pode ser transformado em produtos como:

- Matéria-prima para indústrias: como a petroquímica e a siderúrgica
- Amônia Verde: usada na fabricação de fertilizantes
- Aço Verde: produzido com menor impacto ambiental
- Combustíveis sustentáveis: para aviação e transporte pesado

European Energy (Pernambuco)

O projeto da dinamarquesa European Energy, localizado no Complexo Industrial e Portuário de Suape, será a primeira fábrica em grande escala do Brasil a produzir metanol sintético (e-metanol). A matéria-prima inclui dióxido de carbono biogênico, proveniente da cana-de-açúcar, e hidrogênio verde. O investimento previsto é de US\$ 344 milhões, e o projeto pode estabelecer uma parceria estratégica com a Petrobras para integrar o mercado de combustíveis renováveis.

Green Energy Park (Piauí)

O Green Energy Park, situado no Piauí, receberá investimentos de US\$ 4,5 bilhões e terá capacidade de exportação superior a 2 milhões de toneladas de amônia verde por ano. A União Europeia (UE) é uma das apoiadoras da iniciativa, que busca estabelecer a ilha de Krk, na Croácia, como um hub de distribuição de amônia verde para o mercado europeu.

Fortescue (Ceará)

No Ceará, a mineradora australiana Fortescue está desenvolvendo uma planta de hidrogênio verde no Porto do Pecém. Com um investimento estimado em US\$ 4 bilhões, a planta terá capacidade anual de produção de 168 mil toneladas de hidrogênio verde, equivalentes a quase 1 milhão de toneladas de amônia verde. A iniciativa destaca o estado como um centro estratégico para o mercado global de H2V, apoiado pela infraestrutura portuária do Pecém.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/12/2024

CEO DA PETROBRAS DIZ QUE PLATAFORMAS PARA SERGIPE PODEM SAIR ANTES DE 2030

Sergipe Águas profundas é orçado em R\$ 5 bi e plataformas terão capacidade de processar 120 mil barris/ dia 12 milhões de metros cúbicos de gás

Por Vanessa Siqueira - vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Projeto Sergipe Águas Profundas tem previsão de duas plataformas com capacidade de processar 120 mil barris/dia e 12 milhões de metros cúbicos de gás. Foto: Sedetec

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse durante evento no Rio de Janeiro que a primeira plataforma do tipo FPSO da Petrobras para o projeto Sergipe Águas Profundas (Seap), na Bacia de Sergipe-Alagoas, pode começar a operar antes de 2030. A informação

foi divulgada pela Reuters.

Segundo a CEO da petroleira, o projeto é estratégico não só para o país como para a região Nordeste devido ao grande volume de produção de gás e petróleo previsto para as unidades.

“A gente no Seap prevê uma licitação de uma unidade firme para Seap 2 com previsão de operação até 2030, a gente fala com 2030 (no horizonte), mas todo dia a gente aperta a Renata [Baruzzi, diretora de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras], mas muito provavelmente vai ser antes”, disse Chambriard.

Durante sua participação no evento, que reuniu estaleiros, fornecedores de máquinas, equipamentos e empresas operadoras de FPSOs para uma rodada de negócios, Chambriard falou das duas licitações abertas em novembro e que pretendem contratar navios-plataformas FPSO, que têm capacidade de produzir, armazenar e transferir petróleo para operar no projeto Sergipe Águas Profundas (Seap), destacando o grande volume de produção possível para elas.

“A gente começa pela 2 e tem opção com o fornecedor para mais uma também. São projetos grandiosos e relevantes. Cada uma das unidades vai processar 120 mil barris/dia e 12 milhões de metros cúbicos de gás”, disse, acrescentando que um dos navios terá conteúdo local de 40% e o outro de 30%.

Entenda a Licitação Sergipe Águas Profundas

A Petrobras anunciou no final de novembro que iniciou novo processo de contratação para construção de até duas unidades de produção de petróleo do tipo FPSO, destinadas ao projeto Sergipe Águas Profundas.

A modalidade de contratação será do tipo “Build, Operate and Transfer (BOT)”, no qual a contratada é responsável pelo projeto, construção, montagem e operação do ativo por um período inicial definido em contrato. Posteriormente a operação será transferida para a estatal.

O projeto Seap 1 abrange as jazidas pertencentes aos campos de Agulhinha, Agulhinha Oeste, Cavala e Palombeta, localizados nas concessões BM-SEAL-10 (100% Petrobras) e BM-SEAL-11 (60% Petrobras e 40% IBV Brasil Petróleo).

O projeto Seap 2 abrange jazidas pertencentes aos campos de Budião, Budião Noroeste e Budião Sudeste, localizados nas concessões BM-SEAL-4 (75% Petrobras e 25% ONGC Campos), BMSEAL-4A (100% Petrobras) e BM-SEAL-10 (100% Petrobras).

Segundo a Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e da Ciência e Tecnologia de Sergipe (Sedetec), o processo licitatório será realizado diretamente com a Petrobras e o valor total do Seap é orçado em US\$ 5 bilhões, incluindo as plataformas que serão construídas, mas que não tiveram valores divulgados ainda.

*Com agências

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/12/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PRIMEIRA FASE DE LEVANTAMENTO DE ADERÊNCIA DOS PORTOS ÀS INICIATIVAS ESG É FINALIZADA



Com base nas respostas será possível aprimorar instrumentos regulatórios da Agência de avaliação de governança a boas práticas

Brasília, 13/12/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, na última quinta-feira (12), a primeira rodada de avaliação do nível de adesão a iniciativas e práticas de governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG) adotadas pelos portos organizados e terminais privados.

O diretor relator do processo, Caio Farias, apontou que “esse estudo demonstrou como a nossa agência está atualizada e a frente da pauta ambiental” e que em breve devem ser desenvolvidos novos levantamentos parecidos.

O voto determina que a área técnica da ANTAQ elabore plano de ação para fins de aperfeiçoamento dos instrumentos regulatórios de avaliação de governança ESG aplicados aos agentes regulados no prazo de 45 dias.

Aperfeiçoamento

O estudo buscou apresentar eventuais metas, indicadores e certificações relacionadas, evidenciar as práticas adotadas; identificar as medidas adotadas como compulsórias mistas ou voluntárias; entender onde o tema é tratado nos relatórios dos avaliados; e apontar eventuais metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU relacionadas às práticas adotadas.

Com esses resultados, é possível que a ANTAQ aprimore e incorpore em seus instrumentos regulatórios de avaliação de governança as boas práticas que vêm sendo adotadas pelos avaliados. Além de aperfeiçoar o Índice de Desempenho Ambiental (IDA).

Levantamento

O questionário aplicado abordou os seguintes temas e critérios: eficiência energética e redução de emissões; gestão de resíduos; proteção ambiental; engajamento com a comunidade local; e transparência e governança.

Entre os respondentes escolhidos estão os portos de Paranaguá (PR), Antonina (PR) e Itajaí (SC); e os Terminais de Uso Privado (TUPs) de Itapoá (SC); Portonave (SC); Pecém (CE); Super Terminais (AM); Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (RJ) e Terminal de Óleo do Porto do Açu (RJ).

Critérios ambientais



Em relação à eficiência energética e redução de emissões, verificou-se que cinco dos nove avaliados possuem inventários de emissões de gases de efeito estufa e os demais estão elaborando. Todos os respondentes possuem iniciativas de mudança de matriz energética e de incentivo ao uso de energias renováveis.

Quatro informaram possuir programa de metas de descarbonização das operações implantado; sendo que o restante informou que os seus programas se encontram em fase de elaboração ou contratação.

Apenas um dos avaliados informou não ter implementado sistemas de medição de emissões de gases de efeito estufa em suas operações; programas de manutenção de equipamentos com foco na conservação das condições ótimas de emissões de GEE; ações de investimentos em inovação tecnológica na atividade logístico-portuária visando reduzir os impactos ambientais e aumentar as suas metas de desenvolvimento sustentável; e programas e planos específicos de resíduos provenientes das suas operações portuárias e de embarcações, em consonância com a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Sobre a utilização das ferramentas de crédito de carbono, somente um porto implantou a ação e dois estão em fase de elaboração. Para as ações relacionadas à adaptação de suas respectivas estruturas portuárias aos efeitos advindos das mudanças climáticas, seis avaliados já implantaram alguma ação, enquanto dois estão em fase de elaboração de estudos.

Crítérios Sociais e de Governança

O estudo também avaliou iniciativas relacionadas aos aspectos sociais e de governança. Os resultados mostram iniciativas concretas que evidenciaram a participação de todos os avaliados em ações afetas à relação Porto-Cidade e uma estrutura de governança corporativa.

Entre as ações sociais estão: a mitigação dos impactos negativos da atividade portuária nas cidades; participação ativa em diálogos com a sociedade; iniciativas para a construção de políticas públicas para o setor; e apoio a programas educacionais, de saúde e desenvolvimento econômico voltados às comunidades locais.

Com exceção de apenas um avaliador, todos os demais afirmaram que realizam ações de promoção da diversidade, equidade e inclusão no local de trabalho. Além disso, todos os entrevistados promovem programas de saúde e segurança dos colaboradores.

No âmbito da governança, todos os avaliados informaram possuir canais de denúncias e ouvidoria para o tratamento de demandas internas e externas; e aplicarem de forma ativa programas e políticas de compliance e mecanismos para a prevenção de práticas controversas, como suborno e corrupção.

Políticas de transparência de remuneração do quadro executivo e do Conselho de Administração não foram implementadas por dois avaliados e um informou não realizar auditorias internas e externas afetas às boas práticas de governança corporativa.

Por fim, todos os respondentes informaram possuir gestão de indicadores e planejamento estratégico organizado, estruturado e publicado. Quanto à existência de sistema de monitoramento de indicadores de desempenho ambiental, social e de governança, com exceção de um avaliador, todos os demais afirmaram possuir.

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

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 13/12/2024

PROJETO DE CONCESSÃO DO RIO PARAGUAI É ENCAMINHADO PARA ANÁLISE DO MPOR



O encaminhamento ao Ministério se dá para que seja verificado se o modelo está de acordo com as políticas públicas estabelecidas para o setor

Brasília, 12/12/2024 - Em reunião de Diretoria, realizada nesta quinta-feira (12), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) encaminhou a modelagem da concessão da Hidrovia do Rio Paraguai para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

A análise do Ministério será necessária para que a pasta verifique se o modelo proposto para a concessão da hidrovia está de acordo com as políticas públicas estabelecidas para o setor hidroviário nacional.

Enquanto proferia seu voto, o relator do processo, diretor Alber Vasconcelos, ressaltou a importância das concessões hidroviárias para a melhoria do escoamento de cargas e do transporte de passageiros.

Ele também falou sobre a previsão de investimentos em melhoramentos sustentáveis na hidrovia e sobre a não detecção de problemas ambientais. Além disso, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, também elogiou a modelagem do leilão.

Após a verificação do MPor, será aberta a audiência e consulta públicas para obtenção de contribuições, subsídios e sugestões voltadas ao aprimoramento da modelagem e dos documentos propostos.

Sobre a concessão

A Hidrovia do Rio Paraguai objeto da deliberação da ANTAQ compreende o trecho entre Corumbá (MS) e a Foz do Rio Apa, localizada no município de Porto Murtinho (MS), e o leito do Canal do Tamengo, no trecho compreendido no município de Combumbá. A extensão total do projeto é de 600 km.

Nos primeiros cinco anos de concessão, serão realizados serviços de dragagem, derrocagem, balizamento e sinalização adequados, construção de galpão industrial, aquisição de draga, monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos, melhorias em travessias e pontos de desmembramento de comboio, implantação dos sistemas de gestão do tráfego hidroviário, incluindo Vessel Traffic Service (VTS) e River Information Service (RIS), além dos serviços de inteligência fluvial.

Essas melhorias vão garantir segurança e confiabilidade da navegação. O investimento direto estimado nesses primeiros anos é de R\$ 63,8 milhões. O prazo contratual da concessão é de 15 anos com possibilidade de prorrogação por igual período.

Tarifa baixa e gratuita

Ainda segundo a modelagem, foi definido que somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária entregar os serviços previstos na primeira fase do contrato. Em relação ao transporte de passageiros e de cargas de pequeno porte não haverá cobrança de tarifa.

A previsão de tarifa, pré-leilão, é de até R\$1,27 por tonelada de cargas. O critério de licitação pode ser menor tarifa, por isso, esse valor ainda poderá ser reduzido. No entanto, existe a possibilidade, durante a realização da consulta pública, de alteração no critério do certame.

Movimentação

O transporte de cargas do Rio Paraguai, após a concessão, está estimado entre 25 e 30 milhões de toneladas a partir de 2030, o que significa um aumento significativo de movimentação em relação ao praticado atualmente. No ano passado, a hidrovia transportou 7,95 milhões de toneladas de cargas, um aumento de 72,57% em relação a 2022.

Em 2023, as hidrovias foram responsáveis por transportar mais de 157 milhões de toneladas de carga, quase 10% de todo o transporte aquaviário ocorrido no período. Esse volume de carga transportada tem um potencial ainda maior para ser desenvolvido e a busca por investimento privado nesse segmento vai ao encontro da busca por uma maior eficiência logística nacional.

Trafegabilidade

Com a concessão, a hidrovia vai contar com um calado de 3 metros quando o rio estiver cheio e de 2 metros em períodos de seca, o que vai garantir a trafegabilidade das embarcações durante todo o ano, ou pelo menos a maior parte dele.

Levando em consideração as estiagens extremas dos últimos anos, o contrato também prevê a distribuição adequada dos riscos com o concessionário com a criação da Zona de Referência Hidrológica Contratual, que consiste em avaliação estatística do comportamento hidrológico do Rio Paraguai.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** asc@antaq.gov.br

Data: 12/12/2024

AGÊNCIA APROVA ARRENDAMENTO DOS TERMINAIS RDJ10 E RDJ11, NO RIO DE JANEIRO (RJ)



No total, essas licitações vão garantir R\$ 39,57 milhões em investimentos diretos para o porto.

Brasília, 12/12/2024 - A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a realização do leilão dos terminais RDJ10 e RDJ11, localizados no Porto do Rio de Janeiro (RJ).

Por se tratar de arrendamentos simplificados, com prazo de dez anos, foi dispensada a realização de audiência e consultas públicas.

Para garantir a boa operação do RDJ10, estima-se investimentos diretos na ordem de R\$ 32,57 milhões. A área é dedicada à movimentação e armazenagem de carga geral não containerizada e granel sólido.

Por sua vez, o RDJ11 tem previsão de investimento de R\$ 7 milhões. A área é destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** asc@antaq.gov.br

Data: 12/12/2024

ANTAQ APROVA AGENDAS DE ESTUDOS E REGULATÓRIA PARA OS ANOS DE 2025 A 2028

Ambas as agendas são de suma importância para o desenvolvimento da regulação aquaviária



Brasília, 12/12/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), aprovou nesta quinta-feira (12) a Agenda Plurianual de Estudos da ANTAQ - 2025/2028 e a Agenda Regulatória 2025-2028 em reunião de diretoria.

O diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, relator dos processos, ressaltou a importância da elaboração das duas agendas. Em relação à regulatória ele lembrou a ampla participação social do projeto com a tomada de subsídio e as

reuniões participativas adicionais.

Sobre a agenda de estudos Nery destacou: “na minha perspectiva, a Agenda Plurianual de Estudos da Antaq, criada há pouco mais de três anos, é um relevante instrumento estratégico da Agência. Considero fundamental e reconheço a importância dos subsídios e insumos provenientes de estudos e pesquisas, que desempenham papel essencial na definição de ações — ou até mesmo de inovações — regulatórias”.

Agenda de estudos

A proposta da Agenda Plurianual de Estudos da ANTAQ 2025/2028 conta com 28 estudos/projetos. Desse total, oito serão realizados diretamente pela equipe técnica da ANTAQ e os outros 20 dependem da contratação de serviços acessórios para a execução, com a supervisão dos técnicos da Agência.

Entre os temas que serão tratados nos próximos anos estão: as condições dos acessos terrestres e dos acessos aquaviários dos portos públicos; o impacto econômico, efetividade e análise comparativa para definição de penalidades da navegação interior; a caracterização dos serviços de bunkering; as opções metodológicas de análise de concentração de mercado na navegação de cabotagem, considerando os acordos operacionais para troca de espaços nas embarcações

Além disso, serão elaborados estudos/projetos para atualizar as Vias Economicamente Navegáveis (VEN); a metodologia de cálculo do índice de produtividade dos reajustes e revisões tarifárias dos portos organizados; o selo verde para a navegação; o preço de referência para outorga do serviço de travessia; levantamento e análise dos custos, receitas e despesas na operação portuária nacional, por perfil de carga, conforme a segregação do PNLP; pesquisa de satisfação dos usuários dos portos, da cabotagem, de travessias e das embarcações e instalações no transporte de passageiros e misto.

Assuntos como a definição de conceitos e indicadores de prestação de serviços adequados nos portos organizados e instalações portuárias, o TKU da navegação interior e das navegações de cabotagem e longo curso em vias interiores, o Índice de prestação de serviço adequado em terminais de contêineres e o papel dos agentes intermediários acerca da geração de sobrestadia de contêineres também estão adicionados.

Foram incluídos ainda estudos/projetos de benchmarking internacional sobre embarcações típicas utilizadas no transporte aquaviário de cargas; para a proposição de critérios objetivos para o conceito de “serviço adequado” no transporte público por navegação interior; pesquisa sobre a variação do frete no apoio marítimo e aplicação da frota nacional, com detalhes do tipo da embarcação; diagnóstico do exercício da fiscalização com suporte dos dados da Marinha Mercante; a parametrização dos conceitos de atraso da navegação de cabotagem; e a caracterização das ações de vetting para afretamentos de embarcações.

Agenda regulatória

A agenda regulatória foi amplamente debatida durante o ano de 2024. Entre os dias 4 de setembro e 4 de outubro a proposta preliminar foi submetida à Tomada de Subsídios.

Posteriormente, a fim de garantir maior participação social e transparência ao projeto foram feitas três reuniões participativas, uma tratando de cada eixo temático da agenda. As duas primeiras foram realizadas em setembro, uma no Rio de Janeiro (RJ) para tratar sobre navegação marítima e a segunda em São Paulo (SP) para debater instalações portuárias; a terceira reunião aconteceu em Manaus, no começo de outubro, e discutiu a navegação interior.

No total, a agenda conta com 16 temas, quatro estão relacionados à navegação interior, seis à navegação marítima e seis às instalações portuárias. Para navegação, serão discutidos, nos próximos quatro anos, temas relacionados à revisão e simplificação do estoque regulatório da navegação interior, penalidades nas normas de navegação interior, critérios de serviço adequado no serviço de transporte público e esquemas operacionais na navegação interior.

O eixo de navegação marítima abrange o afretamento por tempo na navegação marítima, procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira, impactos e necessidades regulatórias dos diferentes tipos e situações de operação de transferência de combustível entre embarcações inclusive abastecimento ("bunkering"), concessão de outorgas na navegação de cabotagem, responsabilidades do agente intermediário na geração de sobreestadia de contêineres e sobreestadia de contêiner - Resolução Antaq nº 62/2021.

Por sua vez, o tópico de instalações portuárias vai viabilizar a revisão da Resolução da Norma de Registros - Resolução Normativa Antaq nº 13/2016, a atualização da Norma de Fiscalização Portuária - Resolução Antaq nº 75/2022, a revisão da Norma de Outorgas de Instalações Portuárias - Resolução Antaq nº 71/2022, a revisão da Norma de Fiscalização Portuária - Resolução Antaq nº 75/2022, o tema pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado e a recomposição cautelar do equilíbrio econômico financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados e concessões.

Além disso, durante a reunião de diretoria, foram acrescentados mais dois itens na agenda: regulação dos contratos de passagem e operações de transbordo de cargas para granel sólido.

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

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 12/12/2024

No ano, Fundo da Marinha Mercante (FMM) destinou mais de R\$ 30 bilhões e ajuda a promover a retomada da indústria naval brasileira



Novos investimentos vão alavancar a indústria naval brasileira

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou nesta quinta-feira (12) 21 novos projetos, no valor de R\$ 10,5 bilhões, contemplando obras de construção, modernização, docagem, manutenção, conversão e reparo de embarcações. Com isso, o valor total aprovado no ano chega a R\$ 31 bilhões em projetos disponíveis para contratação de recursos. No acumulado do ano, cerca de R\$ 5 bilhões já foram contratados para a expansão da indústria naval.

“Estamos presenciando uma fase de retomada da indústria naval brasileira, que prepara o país para o crescimento socioeconômico promovido pelo transporte aquaviário”, avaliou o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho. Na reunião desta quinta-feira, foram apresentados e aprovados projetos para diversas áreas, indicando uma expansão da construção naval. No entanto, os principais projetos estão voltados para a área de petróleo e gás, com a produção de novas embarcações de grande porte.

Costa Filho destacou ainda que a prioridade do governo federal é o crescimento da economia do Brasil. “Nosso governo, sob a liderança do presidente Lula, tem se empenhado fortemente na retomada da Indústria Naval Brasileira. Estamos buscando constantemente fortalecer nossa indústria, garantir o escoamento da produção nacional e impulsionar setores essenciais, como o de petróleo e gás. Com isso, avançamos no desenvolvimento econômico e criamos novas oportunidades de emprego, contribuindo para o crescimento e a prosperidade do nosso país”, finalizou.

Presidida pelo secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a reunião do Conselho Diretor do FMM avaliou 24 novos projetos, totalizando um valor superior a R\$ 11 bilhões. Trata-se do maior volume de recursos aprovado nas reuniões realizadas nos últimos 10 anos.

Segundo o secretário, os projetos demonstram um forte movimento de retomada da indústria naval, especialmente na navegação interior. “De 2011 até 2022, foram aprovados R\$ 7 bilhões nessa modalidade. Esse mesmo volume foi observado na atual gestão do Governo Federal. Estamos em um momento muito positivo para a Marinha Mercante. Nosso desafio agora é concretizar a contratação conforme a aprovação”, destacou.

Além dos novos projetos, foram reapresentados 20 projetos, totalizando R\$ 2,13 bilhões, envolvendo pedidos de extensão de prazo e alteração do estaleiro executor.

A Resolução do CDFMM, contendo os projetos que obtiveram prioridade, será publicada no Diário Oficial da União, e as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados (BNDES, BB, CEF e BASA). A próxima reunião do CDFMM está prevista para o dia 27 de março de 2025.

O Fundo da Marinha Mercante é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, e visa prover recursos para o desenvolvimento tanto da marinha mercante quanto das indústrias de construção e reparação navais no país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 12/12/2024

INVESTIMENTO DE R\$ 103 MILHÕES TRANSFORMA O AEROPORTO DE JOINVILLE EM REFERÊNCIA NACIONAL

Melhorias vão contribuir para alavancar a economia regional e inserir a cidade no mapa do turismo nacional



Ministro diz que aeroporto de Joinville vai beneficiar a população e turistas - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O aeroporto de Joinville (SC) está de cara nova. A inauguração do novo espaço ocorreu na tarde de quinta-feira (12), com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, autoridades do estado e representantes da concessionária responsável pela gestão do terminal (CCR). Os mais de 650 mil moradores da cidade mais populosa de Santa Catarina agora contam com um complexo aeroportuário moderno e mais eficiente,



capaz de conectá-los a todas as regiões do país.

Para o ministro Silvio Costa Filho, a nova infraestrutura também beneficiará os moradores e turistas, que terão a oportunidade de conhecer as belezas da região. "Quando o Brasil volta a ter um grande volume de investimentos nas áreas portuária e aeroportuária, petróleo e gás, além do setor automotivo, isso impacta diretamente no desenvolvimento econômico e no turismo brasileiro. No momento em que temos menos desemprego e crescimento econômico, também vemos o aumento de viajantes, que está batendo recordes aqui no Brasil", afirmou o ministro.

Tão aguardada pelos turistas de Santa Catarina, a requalificação do aeroporto de Joinville está contemplada no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC). Ao todo, foram investidos R\$ 103 milhões pela atual concessionária. Iniciadas em setembro do ano passado, as obras geraram mais de 500 empregos diretos e indiretos, impulsionando a economia local.

Ampliação da infraestrutura

Entre as novidades está a nova área de check-in, que foi ampliada em 162%, passando de 115 m² para 300 m². A medida tornará mais ágil o atendimento aos usuários, reduzindo filas e ampliando a qualidade do serviço à população. A partir de hoje, os turistas também notarão a expansão da sala de embarque, que terá o dobro da capacidade anterior, o que garantirá maior conforto e espaço para os passageiros durante o embarque e desembarque.

O secretário Nacional de Aviação Civil (SAC), Tomé Franca, afirmou que a reestruturação do aeroporto trará impactos significativos no desenvolvimento do modal e na ampliação da renda da população catarinense. "Essas reformas são importantes não só para o turismo, mas para a economia do Estado. Joinville é responsável por cerca de 20% do PIB (Produto Interno Bruto) de Santa Catarina, com a indústria metalúrgica, têxtil e química. Esses investimentos na aviação vão gerar crescimento e oportunidades para o povo", ressaltou.

O CEO da CCR Aeroportos, Fábio Russo, destacou que as melhorias refletem o compromisso da empresa em garantir mais conforto e segurança aos passageiros e à comunidade aeroportuária que utilizam o modal aéreo. "Joinville é uma cidade estratégica no cenário econômico do Sul do Brasil. As melhorias no Aeroporto de Joinville fortalecem sua infraestrutura e ampliam a capacidade do terminal, contribuindo para o desenvolvimento industrial e turístico da região", afirmou.

Principais intervenções

Com investimento da ordem de R\$ 103 milhões, as obras no aeroporto de Joinville contemplam:

Expansão da área de check-in

* De 115 m² para 300 m², aumento de 162%, proporcionando maior eficiência e conforto no atendimento.

Ampliação da sala de embarque

* De 320 m² para 760 m², oferecendo mais espaço e conforto aos passageiros.

Nova área de embarque no térreo

* Acessível por escadas rolantes e elevadores, garantindo acessibilidade e modernidade.

Canal de inspeção ampliado e reposicionado

* De 40 m² para 210 m².

Expansão do pátio de aviação

* Capacidade para até quatro aeronaves (antes duas), favorecendo maior movimentação e atração de novos voos.

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

Data: 12/12/2024

MPOR RECEBE PROPOSTA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PARA EXPANDIR POLIGONAL COM NOVAS ÁREAS DE 12,6 MILHÕES DE M²

Porto de Santos planeja crescimento inédito de 162,4% com nova poligonal



Para o ministro, medida visa a um planejamento portuário mais eficiente e alinhado às diretrizes de integração Porto-Cidades - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, anunciaram, nesta quinta-feira (12), uma proposta para incorporar áreas em quatro cidades à Poligonal do Porto Organizado. Com isso, o total de áreas atingirá 12,6 milhões de m², o que representa uma ampliação de 162,4%.

O ministro destacou que a medida visa a um planejamento portuário mais eficiente e alinhado às diretrizes de integração Porto-Cidades e eficiência operacional. "Ganha o Porto de Santos, ganha o Brasil", afirmou Silvio Costa Filho.

Anderson Pomini, presidente da APS, ressaltou a interdependência entre a poligonal e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). "O PDZ tem a missão de definir a destinação das áreas, tanto as afetadas quanto as não afetadas pelas operações portuárias, sempre respeitando os limites da poligonal. Esse planejamento é essencial para garantir o futuro do maior porto do hemisfério sul. Estamos olhando para o futuro com a ousadia necessária para fortalecer o porto para as próximas gerações", afirmou.

Ainda pela manhã, o ministro Silvio Costa Filho participou da inauguração do ginásio da Companhia de Docas do Estado de São Paulo (Codespão). Ele previu que, até o final de 2024, o fluxo de grandes volumes de carga deve crescer cerca de 10%, impulsionado pela intensa movimentação de contêineres. Costa Filho também destacou que a inauguração do ginásio simboliza o compromisso estratégico do Ministério dos Portos e Aeroportos com o Porto de Santos, contribuindo para o avanço da agenda portuária do Brasil.

Assessoria Especial de Comunicação Social
Ministério de Portos e Aeroportos

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 12/12/2024

GUIA PARA TRANSPORTE SEGURO DE ANIMAIS DE ESTIMAÇÃO É LANÇADO POR ENTIDADES DO SETOR AÉREO

Iniciativa das companhias aéreas reforça proteção aos animais e oferece suporte necessário para tutores durante a viagem



Guia apresenta orientações sobre processo de preparação dos animais domésticos para o voo - Foto: Fábio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

As associações de empresas de transporte aéreo lançaram, nesta quarta-feira (11), o "Guia de Orientações para Transporte Aéreo de Cães e Gatos", que estabelece os critérios de segurança a serem aplicados em todas as etapas do deslocamento aéreo de animais. O guia integra o Plano de Transporte Aéreo de Animais (PATA) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) e foi desenvolvido com base



no Código de Conduta estabelecido pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Segundo a Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear), a iniciativa conjunta das principais associações de aviação ressalta a importância de ter todas as informações à mão para garantir uma experiência de viagem mais segura e agradável tanto para os tutores quanto para os pets.

“O lançamento dessa cartilha simboliza a sinergia entre as entidades do setor, o governo federal e os consumidores, que agora terão um documento de fácil acesso com orientações para o transporte de pets. A segurança operacional é um princípio fundamental do modal aéreo, e o guia reforça esse compromisso, considerando todos os aspectos do bem-estar animal”, destacou Jurema Monteiro, presidente da Abear.

Conforme a diretora de Investimentos da Secretaria Nacional de Aviação Civil, Luíza Deusdará, com o guia, os tutores poderão entender as políticas próprias de cada companhia aérea para a prestação de serviço. “Eles também serão orientados sobre como preparar o seu pet para o voo, além de receberem informações sobre regulamentações e documentação necessária para o embarque. O objetivo é tornar a viagem do pet mais fácil, agradável e segura”, afirmou.

Entre as informações apresentadas no guia, estão orientações sobre a escolha adequada do contêiner, as políticas das companhias aéreas e o processo de preparação dos animais domésticos para o voo. A cartilha também aborda cuidados essenciais durante a viagem, como alimentação, hidratação e manejo do estresse, além de fornecer informações detalhadas sobre regulamentações e documentação necessária.

Assinam o Manual de Viagem Aérea para Animais Domésticos a Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata), a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), a Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (Alta) e a Junta de Representantes de Empresas Aéreas no Brasil (Jurcaib).

PATA

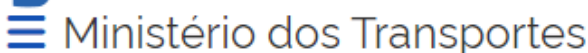
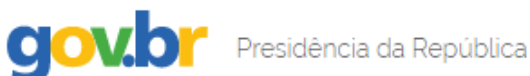
Em outubro, o Ministério de Portos e Aeroportos lançou o Plano de Transporte Aéreo de Animais (PATA). Elaborado pelo Governo Federal, o documento apresenta um conjunto de medidas, com padrão internacional, alinhadas às melhores práticas aplicadas em 45 países para assegurar a segurança e o conforto de pets e seus tutores durante viagens aéreas. O plano contou com a contribuição de nove órgãos governamentais, entidades de proteção animal, companhias aéreas e sociedade civil.

Um dos principais avanços trazidos pelo PATA é a disponibilização de serviços veterinários para emergências, garantindo que os animais recebam assistência adequada quando necessário. Outro ponto importante é o dispositivo técnico que permite a rastreabilidade dos pets, com identificação e acompanhamento de todas as etapas do transporte aéreo, desde o embarque até o desembarque, seja por câmeras, tecnologia de localização, aplicativos de monitoramento, entre outros.

Com informações da Abear

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

Data: 12/12/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMOVE NESTA SEGUNDA-FEIRA (16)
ABERTURA DO RODOVIDA 2024**

Até o domingo pós-carnaval, serão realizadas atividades em todo o país. Foco em ações educativas e reforço na fiscalização visa promover o compromisso com a segurança viária

Autoridades, gestores e representantes de entidades de todo o país que integram o Sistema Nacional de Trânsito participam nesta segunda-feira (16) da abertura oficial da edição 2024 do programa Rodovida. O evento será na sede do Ministério dos Transportes, em Brasília, e dá início à mobilização nacional que visa reafirmar o compromisso coletivo voltado para a segurança viária e a redução de sinistros de trânsito. O programa se estende até o domingo pós-carnaval de 2025.

Coordenado pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) do Ministério dos Transportes, o Rodovida segue as diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Ao longo da mobilização são previstas ações pelo Brasil voltadas à conscientização de condutores, passageiros, motociclistas, ciclistas e pedestres, promovidas por órgãos governamentais e entidades do setor.

Participam do evento de abertura os secretários nacionais de Trânsito, Aduardo Catão, e de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza; integrantes do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Associação Nacional de Detrans (AND), entre outras entidades parceiras.

Cobertura

Está previsto atendimento à imprensa após a abertura oficial. Não há necessidade de credenciamento prévio para os jornalistas interessados em cobrir o evento presencialmente. Haverá transmissão on-line da abertura pelo YouTube do Ministério dos Transportes e redes sociais da Senatran.

SERVIÇO

O quê: Cerimônia de abertura do programa Rodovida 2024

Quando: Segunda-feira (16/12), às 14h

Onde: Auditório do Ministério dos Transportes – Bloco R, Esplanada dos Ministérios, Subsolo

Transmissão: <https://youtube.com/live/Bq3ONO2JED4?feature=share>

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

Data: 13/12/2024

ESTREANTE NO SETOR DE TRANSPORTES, CONSÓRCIO ROTA VERDE VENCE LEILÃO E VAI INVESTIR R\$ 6,7 BI NAS BRS-060/452/GO

Grupo controlado por fundo de investimentos será gestor da Rota Verde durante 30 anos. Objetivo da concessão é expandir a capacidade de fluxo na região, a segunda maior produtora de grãos do Brasil



A concessão da Rota Verde (BR-060/452) vai proporcionar: serão R\$6,7 bilhões em investimentos que transformarão essas estradas - Foto: Jeff D'Avila/ANTT

Com um desconto de R\$ 18,07% sobre a tarifa básica de pedágio, o Consórcio Rota Verde venceu, nesta quinta-feira (12), o leilão para administrar as BRs-060/452/GO, a chamada Rota Verde. Estreante no setor de infraestrutura de transportes, o grupo empresarial ficará responsável pela administração do sistema rodoviário em Goiás pelos próximos 30 anos, devendo investir R\$ 6,87 bilhões em obras de aumento de capacidade e novos serviços aos usuários (Capex e Opex). Quatro grupos participaram da disputa.

Com 426,20 quilômetros de extensão, a Rota Verde contempla o trecho Goiânia - Rio Verde - Itumbiara e é um dos principais corredores logísticos do país para o escoamento de grãos, principalmente soja e milho. A região concentra importantes multinacionais de commodities e é também palco de grandes feiras e eventos de agronegócios, que movimentam a economia e o turismo do estado.

Segundo o ministro dos Transportes, Renan Filho, trata-se do maior investimento em concessões rodoviárias do estado de Goiás. “Tivemos um leilão exitoso, com um desconto que vai garantir a eficiência do contrato e viabilizar um trânsito mais fluido e seguro para todos que passarem pela rodovia”, destaca.

Conforme Renan, essa concessão trará benefícios para quem acessa o Triângulo Mineiro e viaja em direção à BR- 262/GO, a Rota do Zebu, concedida recentemente . “Será uma rodovia estratégica para os motoristas que saem da BR-452 e pegam a BR-153 para ir para o sul do Brasil levar grãos ao Paraná e a Santa Catarina para alimentar os rebanhos, ou pegam a BR-262 em direção aos portos para exportação ou em direção a Minas Geras e São Paulo”, completou.



Parcerias

O ministro destacou a participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) na estruturação do projeto. Segundo o diretor de Planejamento e Relações Institucional da instituição, Nelson Barbosa, o BNDES vem retomando o protagonismo no financiamento dos investimentos em várias frentes, incluindo captação, o que representa uma soma de esforços e recursos. “Estamos contribuindo com o crescimento do país para gerar emprego e renda para a população. Neste ano, já aprovamos R\$ 17 bilhões para financiar concessões rodoviárias”, destacou.

Assista o vídeo: <https://youtu.be/b8BHHaycE-k>

O ministro Renan Filho também agradeceu a confiança da iniciativa privada, que cada vez mais participa dos leilões de concessões rodoviárias do país: nesta quinta-feira, sete grupos participaram dos leilões do lote 3 do Paraná e da Rota Verde. Vencedor do último leilão desta quinta, o Consórcio Rota Verde concretiza uma nova fase na plataforma de concessões do escritório Azevedo e Travassos, sob a liderança da Reag Investimentos. O controle do consórcio é do fundo de investimentos Aviva, gerido pela 4i Capital – com a Azevedo e Travassos entre os sócios –, e tem também participação da construtora goiana Tecpav.

O leilão da Rota Verde recebeu propostas iniciais de quatro grupos: 0,90%, do Consórcio infraestrutura GO; 10,88% da Rota do Cerrado; 13,50%, do BTG Pactual e 15,27%, do Consórcio Rota Verde. A pequena diferença entre as margens ofertadas levou a disputa para os lances em viva voz: foram 28 no total, durante 14 rodadas. Com diferenças de 0,10% a cada lance, BTG Pactual Infraestrutura III e o Consórcio Rota Verde foram os que mais avançaram na disputa. E o consórcio levou a melhor, ao ofertar 18,07% de desconto sobre o valor do pedágio.

“Alinhados aos objetivos sociais e ambientais, sob a liderança da Reag Investimentos, com o time Tecpav, nós entendemos que o CN1 [Rota Verde] seria a oportunidade ideal para iniciarmos nossa participação em leilões de rodovias”, concluiu o representante do consórcio, Igor Clemente, ao falar sobre o desafio que agora o grupo assume, de administrar rodovias federais.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 12/12/2024*

DESCONTO DE 26,6% GARANTE VITÓRIA DA CCR S.A., QUE VAI ADMINISTRAR POR 30 ANOS LOTE 3 DO PARANÁ: PEDÁGIO VAI CAIR DE R\$ 25 PARA R\$ 10 PARA A POPULAÇÃO

Investimentos serão de R\$ 15,9 bilhões com obras para adequar capacidade de fluxo em região populosa do estado



*A BR 373/PR atravessa o município de Ponta Grossa -
Foto: Jeff D'Avila/ANTT
Rodovia BR 376*

aportes de R\$ 15,91 bilhões (Capex REIDI e Opex). Quatro grupos concorreram, tendo como critério a menor tarifa associada à curva de aporte.

Mediante uma proposta de 26,6% de desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio da CCR S.A., o ministro dos Transportes, Renan Filho, bateu o martelo no leilão para concessão das rodovias que integram o chamado Lote 3, do Paraná, nesta quinta-feira (12). A concessionária vai administrar a infraestrutura da malha norte pelos próximos 30 anos, com

“No nosso projeto vence a menor tarifa. E quando passa de um desconto de 18% a gente tem uma curva para desestimular o que acontecia no passado, que eram descontos muito grandes, mas sem a conclusão de projeto. A CCR irá fazer um aporte de R\$ 1 bilhão para garantir a execução das obras e baixar tarifas se no final do contrato chegar. Isso vai garantir a rentabilidade desta concessão com as obras que a população precisa e sendo socialmente justo”, explicou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Ele também ressaltou a diferença entre o valor que deverá ser pago por quem trafegar nas rodovias que integram o Lote 3 em comparação ao pedágio cobrado pela concessão anterior. “A tarifa média praticada na região era de R\$ 25 para 100 quilômetros no passado e a partir de agora o povo paranaense vai pagar em média R\$ 10 para cada 100 quilômetros. São cerca 70% de desconto”



O Lote 3 possui 569,75 quilômetros de extensão e inclui rodovias federais (BR-369/373/376/PR) e estaduais (PR-090/170/445/323), sendo um importante corredor para o tráfego logístico e urbano. Ele liga Ponta Grossa a Londrina, além de permitir acesso a Maringá. Os três municípios são os mais populosos do interior do estado. Juntos somam mais de 1,3 milhão de habitantes. Eles também integram o ranking dos dez maiores parques industriais do Paraná.

De acordo com o CEO da CCR S.A., Eduardo Camargo, as rodovias deste lote formam um importante corredor de exportação. "É uma região pujante e operamos parte deste lote através da Rodonorte no passado. Este é um corredor muito importante de exportação e o Paraná demonstra sua força com este corredor. É uma alegria enorme poder voltar aqui com um ativo tão importante para o grupo CCR e com ele passamos de 4 mil km de rodovias operadas", falou.

Desde 2021, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) mantém os serviços de manutenção do Lote 3. Com a entrega do trecho à concessionária, o Ministério dos Transportes assegura mecanismos para a realização de novas obras de infraestrutura e adequações necessárias à fluidez do trânsito, conforme destacou o ministro Renan Filho. Ao mesmo tempo, acrescenta, os mecanismos presentes no novo projeto de concessão garantirão transparência nos processos e compromisso com o cronograma pré-estabelecido.

O leilão do Lote 3 foi realizado em parceria com o governo do Paraná, devido às rodovias estaduais. Presente na cerimônia, o governador Ratinho Júnior cumprimentou o Governo Federal e o Ministério dos Transportes pelo novo formato de concessões. "Quero cumprimentar o ministro dos Transportes, Renan Filho, e toda a sua equipe que tem incentivado este modelo de concessão que construímos e hoje nos dá alegria de ter mais um sucesso", disse. Ele também lembrou os desafios passados de concessões. "Era um problema que para nós era histórico, era uma chaga que tínhamos a questão das concessões no nosso estado."

Obras

Dos R\$ 15,9 bilhões totais que serão aplicados no Lote 3 pela CCR S.A, R\$ 9,87 bilhões são em Capex (REIDI) e R\$ 6,04 bilhões de Opex, recursos que irão elevar a capacidade operacional da rodovia. O projeto de concessão prevê 132 km de duplicações, dos quais 54,16 quilômetros serão na BR-376, e 24,6 km de faixas adicionais.

Também são aguardados quatro contornos rodoviários que vão desafogar o trânsito no perímetro urbano. Somente na BR-376/PR, entre Ponta Grossa e Londrina, aproximadamente 15 mil veículos transitam em média, diariamente. Esta rodovia é a principal do Lote 3 e corta diversos municípios, onde caminhões disputam espaço com veículos leves e de passeio. Os contornos devem permitir, assim, a separação de fluxo e, conseqüentemente, o fim de congestionamentos que se estendem por quilômetros.

Juntos, os quatro contornos a serem construídos totalizam 61,64 quilômetros a mais de rodovia. Dois deles serão em Ponta Grossa - Contorno Norte, entre a BR-376 e a BR-373, e Contorno Leste, que ligará a BR-373 à PR-151 - , um em Califórnia, ligando dois trechos da BR-376, que vai desobstruir o acesso ao município de Maringá, e mais o Contorno de Apucarana, no Vale do Ivaí, ligando a BR-369 à BR-376.

Estão igualmente previstas 22 novas passarelas e 314 pontos de ônibus. Os motoristas de caminhões também irão dispor de dois Pontos de Parada e Descanso (PPDs). Situados às margens das rodovias, esses espaços permitem que os transportadores façam pausas para descanso ou mesmo pernoite de maneira segura e confortável. Cerca de 143 mil empregos devem ser gerados com a concessão do Lote 3.

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

Data: 12/12/2024

UMA DAS OBRAS MAIS AGUARDADAS PELA POPULAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MACEIÓ, DUPLICAÇÃO DA BR-424/AL TEVE INÍCIO NESTA QUINTA (12)

“Investir em rodovia significa apostar no desenvolvimento do estado. Em uma estrada passa carro, caminhão, moto e também o desenvolvimento econômico da região”, resume Renan Filho



Começam as obras da duplicação do Arco Metropolitano de Maceió - foto: DNIT

A quinta-feira amanheceu com as máquinas levantando poeira para iniciar a duplicação de 16 quilômetros da BR-424/AL, no trecho conhecido como Arco Metropolitano de Maceió, entre o polo industrial de Marechal Deodoro e Pilar e a cidade de Satuba.

A obra vai permitir que motoristas que seguem para o Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares ou para o interior do estado não precisem mais entrar na capital alagoana, evitando, assim, congestionamentos. O empreendimento vai beneficiar diversos bairros de Maceió, como Benedito Bentes e Tabuleiro do Martins.

“Isso vai desafogar o trânsito da avenida Fernandes Lima e da via expressa, facilitar o escoamento da produção industrial, fortalecer o turismo, colaborar com a geração de emprego e permitir que o estado de Alagoas se desenvolva e melhore a vida das pessoas”, garante o ministro dos Transportes, Renan Filho.

O Arco Metropolitano está contemplado no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) e receberá R\$252,7 milhões em investimentos do Governo Federal.

O projeto prevê ainda a construção de importantes estruturas, como:

- viadutos no entroncamento com a BR-316/AL, com a AL-101 e no polo industrial
- restauração e alargamento da ponte sobre o rio Remédio e uma nova ponte no mesmo local
- vias marginais no polo industrial

Demanda histórica

A BR-424/AL, no trecho do Arco Metropolitano, acumula episódios de lentidão, por conta do tráfego intenso, e acidentes. Além da economia de tempo e da segurança para os motoristas, a duplicação e as demais melhorias favorecerão o escoamento de produtos agrícolas, industriais e comerciais, que também se tornarão mais competitivos com a redução dos custos de transporte.

Pontos turísticos também terão os acessos facilitados, impulsionando o setor do turismo da região. O prazo para a conclusão das obras é de 24 meses.

Mais obras

Com o início das obras na BR-424/AL, Renan Filho aproveita para antecipar que a duplicação da BR-316 na região também irá começar nos próximos dias.

“Essas duas duplicações constituirão o Arco Metropolitano de Maceió: o mais forte investimento em rodovias da história recente do estado”, destaca o ministro.

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

Data: 12/12/2024

CAMINHO FUNDAMENTAL PARA LEVAR COMIDA À MESA DOS BRASILEIROS, ROTA VERDE VAI GERAR 58 MIL NOVOS EMPREGOS COM CONCESSÃO

BR-060/452, em Goiás, receberá R\$6,7 bilhões em investimentos; leilão acontece nesta quinta (12)



Trecho da BR-452, em Goiás, que vai a leilão nesta quinta (12) - Foto: Jeff D'Avila/ANTT

Arroz, soja, milho, feijão. Boa parte da comida que alimenta os brasileiros sai de Rio Verde, em Goiás, o segundo maior produtor de grãos do país. E para isso chegar à mesa da população, uma coisa é fundamental: a BR-060/452, conhecida como Rota Verde, que irá a leilão nesta quinta (12).

“Fazemos parte de uma cadeia de alimentos muito importante, juntamente com a agricultura, para que o povo brasileiro tenha comida na mesa”, destaca João Junior, diretor-geral de uma das maiores multinacionais de commodities do mundo, instalada em Rio Verde.

Só de soja e milho são mais de 3 milhões de toneladas produzidas anualmente na região. A cidade, que fica a 220 quilômetros da capital do estado e possui cerca de 226 mil habitantes, avança junto com a expansão do agronegócio brasileiro. E a população pega carona nesse crescimento.

“São centenas de famílias que dependem da produção de alimentos em uma única fábrica em Rio Verde, e milhares em todo o Brasil”, celebra João Junior, que conta com a colaboração de 300 funcionários para manter a indústria em operação.

Com a concessão da Rota Verde, os empregos vão explodir: serão mais de 58 mil novas vagas. “Vai ser bom para todos, porque investimento atrai investimento, e as melhorias, de maneira geral, beneficiam nosso dia a dia, trazendo mais segurança, mais empregos”, comemora o rio-verdense João Gaúcho.

Nesse cenário, o desafio é manter rodovias que atendam ao aumento da demanda. E é exatamente o que a concessão da Rota Verde (BR-060/452) vai proporcionar: serão R\$6,7 bilhões em investimentos que transformarão essas estradas.

Os números são muitos - e altos! Entre os destaques, estão 32 quilômetros de duplicação, outros 122 de faixas adicionais, 29 quilômetros de vias marginais e um ponto de parada e descanso para caminhoneiros, os maiores usuários da rota.

Do lado de lá do volante, o mecânico João Divino, que mantém sua oficina há décadas na entrada da cidade, também está animado com a notícia.

“As obras na rodovia são esperadas há muitos anos. É um grande alívio saber que teremos mais segurança para nossa gente e que as outras pessoas, que passam por aqui a trabalho ou a passeio, terão uma rodovia muito melhor”, conclui.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 12/12/2024

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

INFRAERO ENTREGA PRIMEIRA ETAPA DAS MELHORIAS NO AEROPORTO DE TORRES

Por Maithe Morotti

A Infraero concluiu, conforme planejamento anunciado, a primeira fase das obras no Aeroporto de Torres, no Rio Grande do Sul. A solenidade de inauguração ocorreu no dia 2/12.



Foto: Divulgação Infraero.

As obras incluem o alargamento da pista de taxiamento de aeronaves, que passou de 16 metros para 25 metros, atendendo às exigências para aeronaves da categoria 3C.

Todo o sistema de pista de pousos e decolagens, de taxiamento e pátio de aeronaves recebeu nova sinalização, sendo criadas cinco posições para aeronaves e uma para helicóptero.

Além disso, foram concluídos os serviços de instalação do PAPI (Sistema Indicador de Percurso de Aproximação de Precisão) em ambas as cabeceiras, uma tecnologia fundamental para aumentar a segurança dos voos e possibilitar a operação de uma maior variedade de aeronaves. Os equipamentos, agora, deverão ser homologados pelos órgãos competentes.

A segunda etapa das obras continua com a construção de uma via de inspeção nos limites patrimoniais do aeroporto e a edificação de um muro em áreas mais sensíveis, prevista para ser concluída no início do próximo ano.



Foto: Divulgação Infraero.

Os investimentos nessas melhorias são da ordem de R\$ 22 milhões e oriundos da Infraero.

Para realização de todas estas obras com celeridade e segurança, as operações de pousos e decolagens do Aeroporto de Canela foram suspensas no período de 28 de outubro a 28 de novembro de 2024.

O presidente da Infraero, Rogério Barzellay, destaca a responsabilidade da Companhia no cumprimento dos prazos acordados e no aprimoramento da infraestrutura dos aeroportos gaúchos. "A Infraero está presente apoiando a reconstrução do Rio Grande do Sul e nossos investimentos no Estado são uma prova disso, somados aos esforços que já enviamos também nos aeroportos de Passo Fundo e Santo Ângelo", destaca Barzellay.

Infraero – Prestadora de Serviços

Com mais de 50 anos de experiência, a Infraero administra 35 aeroportos no País e atua como braço executor de políticas públicas para a aviação civil, com a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária.

A Companhia tem presença nacional e expertise consolidada para oferecer serviços de ponta a ponta da infraestrutura aeroportuária, ou seja, desde o projeto, passando pela obra de engenharia, manutenção, gestão e a própria operação, além de oferecer treinamento técnico e desenvolvimento de soluções digitais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/12/2024

MANIFESTO ESG DO PORTO DE SANTOS RECEBE DUAS NOVAS ADESÕES

Redação Portogente

Empresa portuária Marimex e Instituto Recicla Mundo são novos membros

A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu nesta terça-feira (10 de outubro) a reunião ordinária do Manifesto ESG do Porto de Santos. Na reunião, duas novas entidades entraram no movimento. Como signatária, a empresa Marimex e, como apoiador, o Instituto Recicla Mundo. Assinaram as adesões o diretor de Operações da APS, Beto Mendes, o representante da Marimex, Fernando Moreira Salvador, e do Instituto, Sandra Regina do Nascimento.



Foto: Divulgação

A APS apresentou aos participantes uma prévia do calendário do Manifesto ESG para 2025 e a Prefeitura Municipal de Santos apresentou o Relatório das Atividades do Movimento ODS Santos.

Um dos destaques da reunião foi a apresentação do Pacto Brasil pela Integridade Empresarial, feita pelo Auditor Armando de Nardi Neto, representando a Secretaria de Integridade Privada da Controladoria-Geral da União.

O Manifesto ESG, uma iniciativa da APS de compromisso sólido do Porto de Santos com mundo mais sustentável e socialmente consciente. O documento é assinado pela própria APS, prefeituras da região e empresas que atuam no complexo portuário.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/12/2024

ANO NOVO CHINÊS: IMPORTAÇÕES DISPARAM COM A APROXIMAÇÃO DO FERIADO QUE PAUSA O MERCADO NO PAÍS

Redação Portogente

Entre 29 de janeiro a 3 de fevereiro, os portos chineses serão fechados em comemoração à data, e importadores já começaram a se preparar para o período

O Ano Novo Chinês está chegando, e as empresas importadoras começam a corrida contra o tempo para se preparar para a data, no qual todas as atividades do principal país exportador pausam por duas semanas. Para que os negócios ao redor do mundo, no entanto, não sofram consequências, é necessário que se planejem previamente, a fim de garantir estoques que sejam estratégicos para o momento.



Reprodução/Inspiring Vacations

Fernando Velloso, Gerente de Parcerias da Vixtra, fintech especialista em soluções para importadores, explica que o planejamento vai muito além de antecipar importações para manutenção do estoque no período, mas que pensar estrategicamente na diversidade de fornecedores, que não apenas chineses e, claro, se comunicar frequentemente com os seus parceiros para que não sejam pegos de surpresa em um momento de interrompimento das operações, se torna essencial para qualquer negócio.

"O mundo todo é impactado pelo ano novo chinês, e países mais longes da China ainda mais, por conta da logística de entregas. Assim, fique de olho nos prazos do mercado, se informe constantemente sobre medidas comerciais que possam surgir no caminho e se organizem, também, para o período pós-feriado", comenta Fernando.



Assim como o Ano Novo Chinês, o pós feriado também merece a devida atenção, uma vez que, com a interrupção nas produções e nas operações logísticas, há um acúmulo de demandas e uma sobrecarga nas fábricas e portos, o que pode resultar em atrasos nas entregas. A retomada gradual das atividades também pode acarretar em dificuldades em cumprir prazos e aumento de custos. Dessa forma, é fundamental que os importadores se antecipem a esses desafios e planejem com uma margem de segurança.

Impactos logísticos

Como o maior exportador mundial, a demanda por produtos chineses cresce nos 3 meses que antecedem a data, afetando o processo de exportação e importação de diferentes países e toda a cadeia logística no período antes e depois do feriado. Assim, é comum que os serviços logísticos que não estejam preparados se sintam sobrecarregados, o que pode, conseqüentemente, impactar nos custos e prazos de entregas.

"Quem já tem uma experiência vai se preparar para que a sua carga embarque antes do início do feriado. Agora, caso se trate de uma marca que não tenha experiência no mercado e precise fazer uma importação emergencial, o ideal é procurar pelo apoio de fornecedores confiáveis ou até mesmo optar por aqueles que estão localizados em Singapura ou Malásia, por exemplo, para não ser deixado na mão", finaliza o executivo.

Mas o que é o Ano Novo Chinês?

O Ano Novo Chinês é a celebração mais importante do calendário tradicional da China, que marca o início do novo ano lunar, que varia de acordo com o ciclo da lua, geralmente entre janeiro e fevereiro. A festividade tem uma grande importância cultural, reunindo familiares em celebrações que incluem jantares especiais, danças tradicionais, queimas de fogos e troca de presentes. Entretanto, além de movimentar fortemente o setor de viagens, turismo e de entretenimento, ele gera um enorme impacto no comércio mundial. Isso porque, durante a festividade, todo o comércio e indústria chineses são pausados por dias e, se tratando do maior exportador mundial, impactam as transações comerciais com o resto do mundo.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 13/12/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – SANTA CATARINA E O FUTURO DA LOGÍSTICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O lançamento do Plano Estadual de Logística e Transportes (Pelt) por parte do Governo de Santa Catarina na última segunda-feira, dia 9, é uma ação estratégica para o desenvolvimento econômico e social do estado e de toda a Região Sul do Brasil. Ao apresentar um planejamento para os próximos anos, o governo estadual demonstra seu compromisso em transformar a logística em um diferencial competitivo para atrair investimentos e gerar empregos.

O Pelt, ao analisar a situação atual e projetar o futuro da logística em Santa Catarina, busca atender às demandas do setor produtivo e aos desafios impostos pela globalização. A necessidade de uma infraestrutura logística eficiente e moderna é cada vez mais urgente, principalmente em um cenário de reforma tributária, onde a competitividade entre os estados será ainda mais acirrada.

A integração entre o setor público e privado, evidenciada pela participação de representantes da indústria e do governo estadual no lançamento do plano, é fundamental para o sucesso da iniciativa. Ao trabalhar em conjunto, os diversos atores envolvidos poderão identificar as principais necessidades do setor, definir prioridades e elaborar soluções mais eficazes.



A cooperação entre os estados da região Sul é outro ponto positivo do PELT. A criação de um plano logístico integrado para a região permitirá otimizar o uso da infraestrutura existente, reduzir custos e aumentar a competitividade das empresas. A concessão da Malha Sul, que atravessa os três estados, é um exemplo de como a integração regional pode gerar benefícios para todos os envolvidos.

O Pelt ainda aborda temas cruciais para o desenvolvimento da logística em Santa Catarina, como a modernização da infraestrutura, a melhoria da eficiência dos transportes e a integração entre os diferentes modais. Ao investir em logística, o governo estadual está contribuindo para a redução dos custos de produção, o aumento da competitividade das empresas e a melhoria da qualidade de vida da população.

É importante destacar que a implementação das obras e ações previstas no Pelt exigirá um esforço contínuo de todos os envolvidos. A atualização constante do plano, o acompanhamento dos indicadores de desempenho e a adaptação às novas demandas do mercado são essenciais para garantir o sucesso da iniciativa.

Em suma, o lançamento do Plano Estadual de Logística e Transportes é uma notícia positiva para Santa Catarina. Ao investir em logística, o governo está demonstrando seu compromisso com o desenvolvimento econômico e social do estado e contribuindo para fortalecer a posição de Santa Catarina como um dos principais polos industriais do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - SENADO APROVA REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

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

APROVAÇÃO NO SENADO 1

O Senado Federal aprovou, na tarde dessa quinta-feira, dia 12, o texto-base da regulamentação da reforma tributária. Foram 49 votos favoráveis e 19 contrários. A regulamentação da reforma trata das regras de incidência dos novos impostos sobre o consumo: a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), em nível federal, e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de nível estadual/municipal. Além disso, haverá o Imposto Seletivo (IS), o chamado “imposto do pecado”, que é uma sobretaxa aplicada sobre determinados produtos e serviços considerados prejudiciais à saúde e ao meio ambiente.

APROVAÇÃO NO SENADO 2

Esses novos impostos são uma unificação de cinco tributos (ICMS, ISS, IPI, PIS e Cofins), aprovados em emenda constitucional promulgada no fim do ano passado. A transição para o novo modelo será gradual, entre 2026 e 2033.

APROVAÇÃO NO SENADO 3

Pela manhã, o texto, relatado pelo senador Eduardo Braga (MDB-AM), havia sido aprovado na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), antes de seguir para o plenário. Agora, o projeto voltará à Câmara dos Deputados, que poderá manter ou retirar pontos aprovados pelo Senado, dando a palavra final sobre a regulamentação.

INDÚSTRIA NAVAL 1

A Petrobras anunciou nesta quinta-feira, dia 12, a contratação de dois estaleiros catarinenses para a construção e afretamento de 12 embarcações do tipo Platform Supply Vessel (PSV), usadas para dar apoio marítimo abastecendo de suprimentos estruturas como plataformas de petróleo e navio-plataforma. Os contratos somam R\$ 16,5 bilhões, e as empresas contratadas são a Bram Offshore e Starnav Serviços Marítimos, localizadas respectivamente em Navegantes e Itajaí.

INDÚSTRIA NAVAL 2

O anúncio foi feito pela presidente da Petrobras, Magda Chambriard, durante a reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável (CDESS), em Brasília. As embarcações são consideradas fundamentais para as operações de logística de exploração e produção da companhia até 2028. Magda Chambriard prevê que devem ser criados 11 mil empregos diretos e indiretos.

INDÚSTRIA NAVAL 3

Os contratos preveem exigência de 40% de conteúdo local durante a fase de construção, e incluem um período de até 4 anos para mobilização e 12 anos de operação das embarcações. Os navios contarão com um sistema propulsivo híbrido, que combina motores elétricos e baterias com geradores movidos a diesel e biodiesel.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

NACIONAL - ALCKMIN ANUNCIA R\$ 468 BI PARA BIOECONOMIA E DESCARBONIZAÇÃO

Missão 5 do Nova Indústria Brasil mira aumento da matriz sustentável e liderança em combustíveis limpos

Por [YOUSEFE SIPP](mailto:yousefe.sipp@redenenews.com.br) yousefe.sipp@redenenews.com.br



O vice-presidente e ministro Geraldo Alckmin anunciou a injeção de recursos durante reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social, o chamado Conselho (Foto: Divulgação/MDIC)

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, anunciou na quinta-feira (12) R\$ 468,38 bilhões em investimentos públicos e privados para a Missão 5 do programa Nova Indústria Brasil. O objetivo da iniciativa é aumentar a participação dos biocombustíveis e veículos elétricos na matriz energética de transportes.

“A meta para 2026 é aumentar em 27% a participação dos biocombustíveis e, para 2033, em 50%”, afirmou Alckmin durante reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social, o chamado Conselho, em Brasília (DF).

Do total anunciado, R\$ 74,1 bilhões já foram contratados no período entre 2023 e este ano em linhas de crédito. Os demais R\$ 394,3 bilhões serão aplicados em projetos referentes à Missão 5 – bioeconomia, descarbonização, transição e segurança energética.

Os recursos serão divididos da seguinte forma: no setor público, R\$ 14,2 bilhões estarão disponíveis em linhas de crédito para 2025 e 2026, negociadas por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), Banco do Nordeste (BNB) e Banco da Amazônia (Basa).

Já no setor privado, vão ser investidos R\$ 380,1 bilhões até 2029 pelas empresas: Unica (etanol – R\$ 130 bilhões), Ubrabio (biodiesel – R\$ 18,6 bilhões), ABEEólica (energia eólica – R\$ 43,5 bilhões) e ABIHV (hidrogênio de baixo carbono – R\$ 188 bilhões).

Geraldo Alckmin explicou que foram priorizadas ações voltadas para mais investimentos em uma indústria mais sustentável. Um dos objetivos da transformação no setor é aumentar o uso da biodiversidade e reduzir a emissão de carbono nacional.



“São muitas as oportunidades. Qual país do mundo tem 2% de etanol na gasolina? E nós podemos subir para 30% e ampliar ainda mais”, sugeriu o vice-presidente. “Em relação ao SAF (Combustível Sustentável de Aviação), vamos ter que trocar o querosene no mundo inteiro. Quem vai fazer isso provavelmente será a Índia, a China e os Estados Unidos, que criaram a aliança global pelos biocombustíveis”, completou.

Antes de finalizar, Alckmin ressaltou que os esforços também têm o objetivo de impulsionar o país no mercado internacional. “O Brasil tem menos de 2% do PIB (Produto Interno Bruto) mundial, 98% do comércio está fora. Quem cresce é quem tem comércio exterior. Todos devem trabalhar para uma indústria mais exportadora e produtiva”, observou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

NACIONAL - PETROBRAS INVESTE R\$ 16,5 BILHÕES EM INOVAÇÃO NAVAL COM 12 EMBARCAÇÕES HÍBRIDAS

Frota atenderá operações logísticas até 2028 e contribuirá para a transição energética e redução de emissões

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Petrobras anunciou contratos no valor de R\$ 16,5 bilhões para a construção e afretamento de 12 embarcações do tipo Platform Supply Vessel (PSV). Deste montante, R\$ 5,2 bilhões serão destinados a investimentos na construção naval brasileira.

As embarcações serão utilizadas nas operações logísticas de exploração e produção da companhia até 2028. Os contratos, celebrados com a Bram Offshore e a Starnav Serviços Marítimos, foram divulgados na quinta-feira (12) durante reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável, o Conselhão, em Brasília (DF).

As embarcações contarão com propulsão híbrida, que combina motores elétricos, baterias e geradores movidos a diesel/biodiesel, em linha com o compromisso da Petrobras de reduzir emissões de gases de efeito estufa. Essa tecnologia está alinhada aos conceitos do Nova Indústria Brasil e aos projetos governamentais para diminuição de poluentes e transição energética.

Plano de Negócios

De acordo com a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, a modernização da frota integra o Plano de Negócios da estatal para 2025-2029. “Essas novas unidades não só irão incorporar o que há de mais moderno em tecnologia, como também representam nosso engajamento com melhores práticas sustentáveis e inovadoras. São projetos que atendem aos mais elevados padrões ambientais, sociais e de governança, essenciais para um futuro sustentável, além de gerar cerca de 11 mil empregos diretos e indiretos”.

Os contratos preveem até quatro anos para mobilização e 12 anos de operação, com a exigência de 40% de conteúdo local na construção. As embarcações serão fabricadas em estaleiros localizados em Santa Catarina, nos municípios de Navegantes (Bram) e Itajaí (Star nav). Cada empresa construirá seis embarcações e será responsável pelo afretamento à Petrobras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

NACIONAL - LULA TEM DRENO RETIRADO E EVOLUÇÃO POSITIVA NO PÓS-OPERATÓRIO

Presidente deve receber alta no início da próxima semana, segundo médicos do Sírio-Libanês

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) teve o dreno intracraniano removido na noite de quinta-feira (12), conforme informou o boletim médico do Hospital Sírio-Libanês, em São Paulo. O procedimento, realizado após a cirurgia de emergência na última terça-feira (10), ocorreu “sem intercorrências”.



A equipe médica concedeu entrevista coletiva na manhã de quinta-feira: segundo o médico Roberto Kalil Filho, a alta hospitalar de Lula está prevista para o início da próxima semana (Foto: Paulo Pinto/Agência Brasil)

“Na parte da tarde, realizou novos exames laboratoriais e, no início da noite, foi retirado o dreno intracraniano, sem intercorrências”, destacou o boletim. Lula segue lúcido e orientado, alimentando-se bem e recebendo visitas de familiares, segundo os médicos.

Na manhã de quinta-feira, o presidente foi submetido a um procedimento endovascular para a embolização da artéria meníngea média. A intervenção foi descrita como bem-sucedida pelos especialistas. O médico Roberto Kalil Filho explicou, em entrevista coletiva, que a alta hospitalar está prevista para o início da próxima semana.

“Ele está acordado, está comendo, está super estável. Isso não atrasou nem um pouco a programação dos próximos dias que, a depender da evolução do presidente, deverá ter alta no começo da semana”, afirmou Kalil. “A partir de amanhã (sexta), ele vai passar a não ter mais os cuidados de monitoramento 24 horas. Então provavelmente a alta da UTI deve ser feita amanhã”, completou.

Lula foi internado após uma cirurgia para drenar um hematoma na cabeça, resultado de uma queda sofrida em outubro. Segundo Kalil, não houve novo sangramento desde a intervenção, e o procedimento realizado na quinta-feira foi de caráter preventivo.

O exame neurológico do presidente segue normal, confirmaram os médicos. “Em nenhum momento ele teve nenhuma lesão cerebral”, assegurou Kalil, destacando que Lula está “conversando, comendo e andando pra lá e pra cá”.

Os médicos reiteraram que não há sequelas decorrentes do episódio e classificaram Lula como “cognitivamente íntegro”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

SEM CATEGORIA - GOVERNO SANCIONA LEI QUE CRIA MERCADO DE CARBONO

Texto também autoriza União a estabelecer limites para a emissão de gases de efeito estufa no país

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O mercado de carbono no Brasil tem potencial para cortar a emissão de 100 milhões de toneladas anuais de CO2 equivalente em 2040, de acordo com dados do Banco Mundial - Foto: Divulgação/Agência GOV

O presidente Lula (PT) sancionou o projeto de lei que cria o mercado de carbono no Brasil. O projeto aprovado no Congresso foi aprovado nesta quinta-feira (12) no DOU (Diário Oficial da União). A lei também autoriza a União a estabelecer limites para a emissão de gases de efeito estufa no país.

De acordo com informações do próprio Governo Federal e do jornal Folha de S. Paulo, o texto cria um conjunto de regras para o mercado, a ser chamado de SBCE (Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa), e será aplicado a atividades que produzem anualmente acima de 10 mil tCO₂e (toneladas de dióxido de carbono equivalente).

Quem não estiver obrigado a participar da comercialização, como a agricultura, pode aderir de forma voluntária.

A União tem a competência exclusiva para estabelecer os tetos de emissão, que serão aplicados à soma das atividades produtivas e fontes reguladas pelo SBCE. Os números estarão no Plano Nacional de Alocação, de responsabilidade de um comitê interministerial.

O objetivo do texto é obrigar empresas que poluírem acima do patamar fixado pelo governo a pagar por isso e, conseqüentemente, gerar um incentivo para que se tornem mais sustentáveis.

O projeto ainda precisa ser regulamentado. A previsão do Ministério da Fazenda é que o mercado esteja funcionando plenamente em 2030 e que, nos dez anos seguintes, o PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro seja impulsionado em 5,8% no período acumulado, prevê a pasta.

O mercado de carbono no Brasil tem potencial para cortar 100 milhões de toneladas anuais de emissões de CO₂ equivalente em 2040, de acordo com dados do Banco Mundial. Em 2050, o número subiria para 130 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

BRASIL EXPORT - GRUPO BRASIL EXPORT LANÇA SEU PROGRAMA DE COMPLIANCE

Conjunto de práticas assegura conformidade com leis, regulamentos e normas internas nas empresas do conglomerado

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



Segundo o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, o compliance é fundamental pela transparência que as organizações necessitam ter perante o mercado e os colaboradores (Foto: Reprodução/TV BE News)

sustentabilidade do negócio.

O Grupo Brasil Export lançou na quinta-feira (12) o seu programa de compliance. O termo se refere ao conjunto de práticas que asseguram a conformidade com leis, regulamentos e normas internas, promovendo integridade e ética na organização. Previne riscos legais, protege a imagem da empresa e assegura operações éticas, impactando positivamente na reputação e na

O programa foi lançado na sede do Grupo Brasil Export, em Santos, no litoral de São Paulo. Ele vai ser implantado em todas as empresas que compõem o Grupo (BE News, BE Comunicação, Fórum Brasil Export, Hub Brasil Export, Bossa Marketing e Eventos, Una Eventos e o Instituto Brasil Export).

Segundo o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, o compliance é hoje fundamental para qualquer empresa pela transparência que as organizações necessitam ter perante o mercado e os seus colaboradores.

“É algo que não tem volta e terá um grande investimento de nossa parte, tanto de recursos quanto de tempo. E isso será muito saudável para a empresa”, disse.

Ele ressaltou que o compliance chega em um momento de crescimento do conglomerado. “Precisamos cada vez mais deixar transparente a cultura do Grupo. Empresas muitas vezes distintas, mas que precisam ter algo em comum. E isso é compliance”, concluiu.

A diretora administrativo-financeira do Grupo, Jacyara Lima, afirmou que o compliance chega num momento de crescimento. Segundo ela, o processo de elaboração durou cerca de um ano.

“Nós montamos uma estrutura em que hoje estamos preparados para colocar o compliance em prática no ano de 2025”, disse.

A responsável pelo compliance do Grupo Brasil Export, Selma Vasques, disse que o guia é fundamental em qualquer empresa. Ele é o conjunto de regras que estabelece que parâmetros éticos sejam respeitados.

“Isso traz mais segurança para as operações que a empresa realiza. A gente tem a certeza dos números que apresentamos e dos controles internos em cada operação que a empresa realiza”, disse.

Durante sua apresentação, Selma explicou que o compliance seguirá um pilar de três eixos: Ética (princípios éticos morais e universais; Lucro (gerar lucro resolvendo problemas sociais); e Propósito (propósito maior além do lucro).

Os pilares significam valores compartilhados, que culminam em uma gestão ética com responsabilidade social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

NACIONAL - PORTO DE SANTOS PROPÕE AMPLIAÇÃO DE POLIGONAL PARA 20,4 MILHÕES DE M²

Expansão inclui áreas em quatro municípios e abre caminho para novos terminais e avanços na infraestrutura portuária

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebeneews.com.br



Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, as propostas feitas pela APS, que já estão sob análise da SNP, deverão ser aprovadas em fevereiro do ano que vem

NOSSA EXPECTATIVA É QUE NO INÍCIO DO MÊS DE FEVEREIRO A GENTE ESTEJA ASSINANDO O DECRETO, E, A PARTIR DAÍ, AVANÇAR NAS AÇÕES ESTRATÉGICAS, CAPTANDO INVESTIDORES QUE QUEREM EMPREENDER AQUI PARA O PORTO.”

SILVIO COSTA FILHO
ministro de Portos e Aeroportos

Em mais uma visita do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ao Porto de Santos (SP), a Autoridade Portuária de Santos (APS) formalizou as propostas de incorporação de áreas à Poligonal do Porto Organizado. Atualmente com 7,8 milhões de metros quadrados de área, as futuras áreas correspondem a mais 12,6 milhões de metros quadrados, que vão totalizar 20,4 milhões de metros quadrados.

Segundo Costa Filho, as propostas, que já estão sob análise da Secretaria Nacional de Portos (SNP) deverão ser aprovadas em fevereiro do ano que vem.



“Nossa expectativa é que no início do mês de fevereiro a gente esteja assinando o decreto, e, a partir daí, avançar nas ações estratégicas, captando investidores que querem empreender aqui para o porto”, revelou o ministro.

Conforme estudo técnico levantado pela APS, o porto terá um crescimento de mais de 162% com a inclusão das novas áreas. De acordo com o presidente da APS, Anderson Pomini, são 15 propostas que englobam ao todo 11 áreas nas cidades de Santos, Guarujá, Cubatão e São Vicente, que passam a fazer parte da poligonal do porto.

Segundo Pomini, as propostas já estão sob análise da Secretaria Nacional de Portos, que fará a deliberação de inclusão das áreas através de decreto oficial, que será assinado pelo ministro Silvio Costa Filho.

“O porto faz o estudo, elabora todos os pareceres e estudos técnicos e encaminha a proposta ao Ministério de Portos. O ministro ao concordar, fazer correções ou pedir mais informações a respeito, ele publica um decreto, que estabelece as áreas de prioridades da infraestrutura portuária nacional”, comentou.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos reiterou que as propostas feitas pela administração do porto visam o crescimento crescente de cargas e um olhar especial para gestão eficiente no futuro. “Projetamos um porto com todas essas ações que poderão assegurar a movimentação de cargas no futuro. A grande reclamação é de que a gestão pública não planeja para o futuro”.

Costa Filho destacou que as novas áreas projetadas a se incluírem na área do porto organizado são estratégicas e que o Porto de Santos abre portas para novos investimentos de nível nacional e também internacional.

“É fundamental que a gente possa ter um olhar estratégico para o futuro. Agente espera que com essa nova ampliação de área vá significar um novo momento para o porto e trazer ainda mais investidores internacionais e nacionais que querem empreender no Porto de Santos”, disse. Segundo a APS, além dos estudos realizados pela diretoria, foram incluídos também pontos e contribuições que foram realizadas na consulta pública (Nº 01/2024) sobre a revisão da poligonal do Porto de Santos, realizada no mês de junho.

Até julho de 2020, a área do Porto Organizado era definida pelo Decreto 4.333. de 12/08/2020. Depois, em 2021, o tema voltou a ser intensamente debatido e, após duas portarias, o Porto incorporou e depois excluiu, num intervalo de dez meses (entre janeiro e outubro de 2022), cerca de 6 milhões de metros quadrados da poligonal.

Propostas

1) Vila dos Criadores - área de 423 mil m², considerada pelo Porto de Santos o último espaço para expansão portuária na margem direita, em Santos. Atualmente, a área é ocupada por moradores, cerca de 4 mil moradores. O projeto prevê que as famílias envolvidas sejam transferidas para a área retroportuária do Jabaquara, onde hoje está instalada a Transbrasa.

2) Alemoa I - área de 113 mil m² à montante da área SSZ49, na Alemoa, na margem direita demonstrou sinergias operacionais para viabilização de terminais retroportuários na região. Nesse contexto, está a exploração da área STS08.

3) Centro Histórico - Valongo - área de 12.858 metros quadrados na região do Valongo, que visa atender a iniciativa de transferência do terminal de passageiros de cruzeiros, o Concais. A área serviria como inclusão ao futuro terminal, para abrigar futuros espaços como estacionamentos e área de bagagens.

4) Ponta da Praia - área de 200 metros quadrados, que havia sido desconsiderada na primeira poligonal georreferenciada, hoje utilizada para estacionamento de caminhões.

5) Ilha do Caneu e Canal de Piaçaguera - área contígua de 4,4 milhões de metros quadrados, de greenfield. Futuros espaços são considerados estratégicos para a implantação de futuros terminais de uso privado.

6) Monte Cabrão - área de 175 mil metros quadrados localizada na margem esquerda, trecho entre o Canal de Bertiooga e as rodovias Cônego Rangoni e Rio-Santos. APS entende que área é estratégica para projetos de expansão do porto organizado.

7) São Vicente - área de 7 milhões e 50 mil metros quadrados. Espaço da Prefeitura na chamada Área Continental da cidade. A Administração Municipal manifestou interesse em ceder áreas para incluir terminais retroportuários e de logística.

8) Cubatão - área de 477 mil metros quadrados. Espaço onde hoje está instalado o Ecopátio, para estacionamento de caminhões que se direcionam ao Porto de Santos.

Outros projetos que estão inclusos no pacote de propostas da Autoridade Portuária envolvem áreas no bairro Macuco, em Santos; o Forte Itapema, onde está previsto um novo equipamento turístico e portuário em Guarujá, o Parque do Forte; Ilha Barnabé; outras áreas no bairro Alemoa e nas áreas de fundeio para navios que aguardam entrar no canal do Porto de Santos.

Visita inédita



O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, visitou a sede da Praticagem de São Paulo nessa quinta-feira, durante sua vinda a Santos (SP).

Recepcionado pelo presidente da entidade, Fábio Mello Fontes, e pelo CEO do Grupo Brasil Ex-port, Fabrício Julião, ele conheceu o Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT) dos práticos, um dos mais modernos e atualizados do mundo e que monitora as condições de navegação no canal do Porto de Santos. Foi a primeira visita de um ministro de estado à sede da Praticagem.

O compromisso não estava previsto na agenda oficial do ministro e foi incluído a convite do CEO do Grupo Brasil Export. Na sede da Praticagem, Costa Filho também foi recepcionado por empresários e autoridades do setor portuário que participam do Fórum Brasil Export, o maior movimento de debates sobre a infraestrutura de transportes e a logística do Brasil.

O presidente da Praticagem de São Paulo, Fábio Fontes, destacou a atuação dos práticos na segurança da navegação, ao auxiliar a condução das embarcações comerciais no canal do porto, e o serviço realizado pelo C3OT, que conta com câmeras estrategicamente situadas ao longo de todo o Porto, equipamentos meteorológicos e oceanográficos de última geração para a medição de altura e período das ondas, direção e intensidade das correntes marinhas e do vento, variação da altura de

maré e visibilidade. São dados estratégicos para a atividade dos práticos e para garantir a agilidade e a segurança no tráfego marítimo local.

A agenda do ministro nessa quinta-feira também teve outros compromissos. No início da manhã, ele reinaugurou o ginásio Wagner Cardinal, o Codespão, quadra de esportes utilizada pelos funcionários do Porto de Santos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 13/12/2024

NACIONAL – TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: EDITAL DAS OBRAS SERÁ PUBLICADO EM JUNHO DE 2025, DIZ MINISTRO

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

A publicação do edital para o túnel submerso ligando Santos a Guarujá, no litoral de São Paulo, ocorrerá em junho de 2025, de acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Anova previsão contradiz a declaração do secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini. Na última terça-feira, dia 10, ele havia indicado 2 de fevereiro, dia do aniversário do Porto de Santos, como a data oficial.

Costa Filho e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, atualizaram o cronograma referente ao projeto na manhã de quinta-feira (12), durante encontro na sede da empresa pública. A obra é o principal projeto de infraestrutura do governo federal e será feita em parceria com o governo de São Paulo.

Neste mês, o projeto do empreendimento foi encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) e a expectativa é que a corte conclua a análise no primeiro semestre de 2025.

Em paralelo, as licenças ambientais referentes ao túnel precisam ser autorizadas pelo órgão ambiental responsável, neste caso a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). O prazo ainda segue incerto.

Segundo a carteira de projetos do Ministério de Portos e Aeroportos, o leilão está previsto para acontecer em 2025 e Costa Filho garantiu que o certame será realizado até o segundo semestre.

O túnel Santos-Guarujá será construído por baixo do canal do Porto de Santos. Estão previstos investimentos na ordem de R\$ 6 bilhões, que serão divididos por R\$ 3 bilhões do Governo Federal e os outros R\$3 bilhões do estado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 13/12/2024

REGIÃO SUDESTE - AUTORIZADA A CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO DE GUARUJÁ

Cronograma de execução das obras é de cinco meses, com recursos do Governo, que comemora a criação de mais um equipamento regional

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



Segundo o prefeito de Guarujá, Válder Suman (PSDB), a expectativa é de que a operação de pousos e decolagens no futuro aeroporto aconteça no final do primeiro semestre de 2025 (Foto: Rodrigo Silva/BE News)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou o contrato que autoriza as obras do terminal de passageiros do futuro Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá (SP). A solenidade ocorreu durante ato na Autoridade

Portuária de Santos (APS) na manhã de quinta-feira (12) com a presença de autoridades políticas da Baixada Santista.

A empresa vencedora da licitação foi a Paradigma Projetos e Obras, com o valor de contratação de R\$ 2.782.182,36. De acordo com o edital, o cronograma de execução das obras é de cinco meses com recursos do Governo Federal.

Segundo o prefeito de Guarujá, Válter Suman (PSDB), a expectativa é de que a operação de pousos e decolagens aconteça no final do primeiro semestre de 2025.

“Essa é uma grande conquista não só para Guarujá, mas para toda a região. O aeroporto encurtará distâncias, trará desenvolvimento e ainda vai gerar muitos empregos, aumentando oportunidades e somando ao nosso potencial regional”, comentou.

O ministro Silvio Costa Filho destacou a criação de mais um aeroporto regional no Brasil e a sua importância visando o desenvolvimento de todo o litoral de São Paulo.

“Entregaremos, no próximo ano, a primeira etapa do aeroporto, garantindo os primeiros voos já em junho. O aeroporto é muito importante para o desenvolvimento do turismo de negócios e para o turismo de lazer, já que a cada quatro turistas que chegam aqui, um emprego é gerado”, disse.

Conforme divulgou a Prefeitura de Guarujá, até o final deste ano estarão concluídas as obras referentes à primeira fase do futuro terminal. Ela contempla na reforma e adequação da pista de pouso e decolagem, com investimento de R\$ 19 milhões do Governo Federal.

Atualmente, são executados os serviços de reforma e adequação da pista de pouso e decolagem. Também serão realizadas intervenções nas pistas de táxi A, B e C, faixa de pista, área de resa (cabeceiras da pista), vias de acesso de serviço e sinalização horizontal e vertical.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

REGIÃO SUL - GOVERNO E CONCESSIONÁRIA ENTREGAM NOVO AEROPORTO DE JOINVILLE

Investimento de R\$ 103 milhões promete reforçar infraestrutura regional e atender ao crescimento econômico do Sul

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



Ao lado do governador de Santa Catarina, Jorginho Mello, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou da cerimônia de entrega das obras do Aeroporto de Joinville (Foto: Eduardo Valente/Secom)

O Ministério de Portos e Aeroportos realizou na quinta-feira (12) a cerimônia de entrega das obras de ampliação e modernização no Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola, em Joinville (SC). A concessionária CCR Aeroportos, responsável pelas melhorias,

investiu R\$103 milhões no projeto.

As intervenções, iniciadas em setembro de 2023, buscaram aumentar a capacidade do terminal. O saguão, as áreas de check-in, embarque e desembarque, além do pátio de aviação, passaram por modificações.



As melhorias são parte das nove intervenções de um total de 15 em aeroportos brasileiros administrados pela concessionária, como parte de um acordo firmado com o Ministério de Portos e Aeroportos.

Ao lado do governador Jorginho Mello (PL), o ministro Silvio Costa Filho destacou a importância de aprimorar a infraestrutura logística nacional como um impulsionador do avanço no desenvolvimento do país.

“Um grande volume de investimentos nas áreas portuária e aeroportuária, petróleo e gás, além do setor automotivo, impacta diretamente no desenvolvimento econômico e no turismo brasileiro”, afirmou.

O espaço para check-in, que antes ocupava 115 m², agora conta com 300 m², representando um aumento de 162%. O salão de embarque também foi ampliado, passando de 320 m² para 760 m².

O canal de inspeção, localizado no térreo, foi transferido para o primeiro pavimento, o que resultou em um acréscimo da área de 40 m² para 210 m². No novo espaço, foram construídos banheiros e estruturas destinadas ao comércio, oferecendo maior conforto aos usuários e aperfeiçoando a eficiência do processo de segurança.

O pátio de aviação foi reconfigurado para permitir o estacionamento de até quatro aeronaves, em vez das duas posições anteriores. A modificação tem como objetivo gerar alternativas aos meios operacionais do empreendimento, possibilitando a chegada de novos voos.

O secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, ressaltou a importância da expansão do pátio: “Para que a gente possa ter mais aviação regular e geral em Joinville, o que é muito importante para a economia do estado”.

A concessionária CCR pontuou que, durante a execução dos serviços, não ocorreram interrupções no funcionamento do aeroporto. A empresa cumpriu o cronograma estipulado, evitando os atrasos comuns em grandes projetos de infraestrutura.

“Joinville é uma cidade estratégica no cenário econômico do Sul do Brasil. As melhorias no Aeroporto de Joinville fortalecem sua infraestrutura e ampliam a capacidade do terminal, contribuindo para o desenvolvimento industrial e turístico da região”, disse o CEO da CCR Aeroportos, Fábio Russo.

A administração do terminal foi assumida pela CCR Aeroportos em março de 2022, e a execução das reformas foi realizada com o objetivo de modernizar a estrutura e atender à crescente demanda de turistas na região. Dados do Governo Federal indicam que a previsão é de um crescimento de 17% no fluxo de passageiros no primeiro semestre de 2024, totalizando 240 mil pessoas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

REGIÃO SUL - SC INVESTE NO FUTURO COM PLANO ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

PELT busca resolver deficiências estruturais e fortalecer a competitividade econômica do estado

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Governo de Santa Catarina, por meio da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF) e da Invest SC, lançou o Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT) em um workshop na sede da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc), na última segunda-feira, dia 9. O evento contou com a presença de representantes do setor produtivo, visando discutir a importância do planejamento logístico para o desenvolvimento econômico e sustentável do estado.



O Governo de Santa Catarina lançou o Plano Estadual de Logística e Transportes durante um workshop na sede da Federação das Indústrias do estado, na última segunda-feira, dia 9 (Foto: Filipe Scotti)

Segundo o Executivo estadual, o plano foi elaborado para atender à demanda crescente por transporte de cargas e pessoas, além de criar um ambiente favorável para atrair investimentos para Santa Catarina. O objetivo é resolver deficiências históricas na infraestrutura e preparar o estado para

desafios futuros.

De acordo com o presidente da Invest SC, Renato Lacerda, o PELT é crucial em um cenário de reforma tributária, em que os impostos passarão a ser direcionados ao local de consumo. “Santa Catarina produz mais do que consome. Quando os incentivos fiscais deixarem de existir, a infraestrutura e a logística serão diferenciais para atrair empresas e gerar empregos”, explicou.

Presidente da Fiesc, Mario Cezar de Aguiar, enfatizou a importância do plano para o setor industrial. “A logística será determinante para que as empresas decidam onde investir, e o PELT atende a uma demanda antiga do setor produtivo catarinense. Este é um avanço necessário e estratégico”.

Rodrigo Prisco Paraíso, diretor de atração de investimentos da Invest SC, apontou que Santa Catarina não compete apenas no cenário nacional, mas também global. “A reorganização das cadeias de suprimentos no mundo é uma oportunidade para Santa Catarina, mas precisamos ter uma logística robusta e confiável para atrair investimentos”, afirmou.

Por fim, o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Ivan Amaral, destacou a cooperação entre os estados da região Sul – Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul – no desenvolvimento de um plano logístico integrado. Ele também mencionou as conversas em andamento sobre a concessão da Malha Sul, a ferrovia que atravessa os três estados e é administrada pela Rumo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

REGIÃO SUL - CCR ARREMATADA LOTE 3 NO PARANÁ COM PLANO DE INVESTIMENTO DE R\$ 16 BILHÕES

Empresa reassume trechos rodoviários e promete infraestrutura moderna, incluindo duplicações e novos pedágios

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



Com a vitória, a CCR assume a gestão de 569 quilômetros da malha rodoviária que interliga a região Norte do Paraná aos Campos Gerais, abrangendo trechos de várias rodovias

A CCR arrematou na quinta-feira (12) o Lote 3 das rodovias do Paraná ao oferecer um desconto de 26,6% sobre a tarifa básica do pedágio. O leilão, promovido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), foi realizado na Bolsa de Valores de São Paulo (B3) e contou com a participação de outras três concorrentes: EPR, Grupo Pátria e 4UM/Opportunity.

Com a vitória, a CCR assume a gestão de 569 quilômetros da malha rodoviária que interliga a região Norte do Paraná aos Campos Gerais,



abrangendo trechos das rodovias BR-376, BR-369, BR-373, PR-170, PR323, PR-445 e PR-090. A concessão, válida por 30 anos, prevê investimentos de aproximadamente R\$ 16 bilhões em obras e serviços de conservação.

De acordo com o cronograma da ANTT, a assinatura do contrato com a CCR está prevista para 2 de fevereiro de 2025. A partir disso, a empresa iniciará os preparativos para assumir a operação. Embora ainda não haja uma data exata para a cobrança das tarifas, a previsão é que as sete praças de pedágio — incluindo duas novas — entrem em funcionamento em março de 2025, tomando como base os prazos dos dois primeiros lotes leiloados.

O edital do Lote 3 estabelece a duplicação de 32,58 quilômetros de rodovias, com obras previstas a partir do quarto ano de concessão e conclusão em até dois anos. Entre os destaques está a finalização da duplicação da Rodovia do Café (BR376), além de trechos entre Cambé e Sertaneja, que conectam Londrina ao estado de São Paulo.

Outro projeto significativo é o Contorno de Ponta Grossa, obra de 42,35 quilômetros que promete desafogar o trânsito urbano na cidade e otimizar o fluxo entre o norte do estado, Curitiba e o litoral. A conclusão está programada para o sexto ano da concessão.

sete praças de pedágio — incluindo duas novas — entrem em funcionamento em março de 2025, tomando como base os prazos dos dois primeiros lotes leiloados.

O edital do Lote 3 estabelece a duplicação de 32,58 quilômetros de rodovias, com obras previstas a partir do quarto ano de concessão e conclusão em até dois anos. Entre os destaques está a finalização da duplicação da Rodovia do Café (BR376), além de trechos entre Cambé e Sertaneja, que conectam Londrina ao estado de São Paulo.

O contrato também exige melhorias como a construção de faixas adicionais, vias marginais, ciclovias, duas áreas de escape e a instalação de iluminação em trechos como a Serra do Cadeado. Estão previstas oito passagens de fauna, dois pontos de parada e descanso, além de 13 bases de serviços operacionais equipadas com guinchos leves e pesados, ambulâncias de diferentes tipos e equipes especializadas.

Retorno ao Paraná

O CEO da CCR Rodovias, Eduardo Camargo, celebrou a conquista. “É uma alegria voltar para o estado do Paraná no setor de rodovias. Estamos comprometidos em oferecer a qualidade que a CCR costuma entregar”, afirmou. A CCR, por meio da Ro-doNorte, já havia administrado as rodovias que compõem este lote na antiga concessão.

O retorno da CCR ao Paraná reforça sua presença no estado, onde também opera terminais do Bloco Sul dos aeroportos, incluindo Afonso Pena (na região metropolitana de Curitiba), Bacacheri, Foz do Iguaçu e Londrina.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, comemorou o resultado e disse que o Brasil segue no caminho certo para os investimentos. “Temos mais de 15 leilões escalonados para 2025. Leilões que transformam o país que tem o maior pipeline (quantidade) de leilões do mundo. O Brasil tem sido vanguarda, com segurança jurídica para os investimentos”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - CONSÓRCIO ROTA VERDE VENCE LEILÃO DE TRECHO COM 426,2 KM EM GOIÁS

Trecho liga anel viário de Goiânia a outras regiões do estado e promete melhorar fluxo no Sudeste
Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redebenews.com.br



O trecho abrange o contorno de Goiânia até a interligação com a BR-153/GO. Foto: ANTT

O Consórcio Rota Verde venceu o leilão de concessão das rodovias da chamada Rota Verde, que liga cidades dentro do estado de Goiás em uma extensão de 426,2 quilômetros. A vencedora apresentou um desconto de 18,07% sobre a tarifa básica do pedágio de 0,12413/km.

O trecho de 426,2 km está entre o entroncamento da BR-060/GO com o Anel Viário de Goiânia/GO até o ponto próximo ao entroncamento com o Contorno de Rio Verde/GO; além da BR-452/GO, do entroncamento com a BR-060 em Rio Verde/GO até o entroncamento com a BR-153 em Itumbiara/GO. O projeto tem potencial de gerar 58.389 empregos diretos, indiretos e efeito-renda, com quase R\$ 7 bilhões em investimentos previstos, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Entre as melhorias estão a duplicação de 31,1 quilômetros de rodovia, implantação de 122,7 quilômetros de faixas adicionais e de 28,9 quilômetros de vias marginais. Além disso, estão previstas a instalação de um Ponto de Parada e Descanso (PPD), de 14 passarelas de pedestres, de 36 pontos de ônibus, além de 11 passagens de fauna.

“Nesses sete últimos leilões, tivemos sete vitórias distintas. Esse é um ponto muito importante. Não é um jogo de cartas marcadas. Não haverá vitórias repetitivas, como houve no passado. Isso é também uma grande demonstração de transparência, que traz competição por tarifa, segurança para fazer as obras”, disse o Ministro dos Transportes, Renan Filho, logo após o anúncio. Ele ressaltou, ainda, que não houve super descontos, porque isso estressa o contrato e não permite o cumprimento dele.

Além do Consórcio Rota Verde, outras três concessionárias participaram do certame, que aconteceu na B3, em São Paulo: Consórcio Infraestrutura GO, BTG Pactual Infraestrutura III e Consórcio Rota Cerrado.

A concessão prevê uma série de obras para melhorar o fluxo de tráfego entre Rio Verde e a região Sudeste do Brasil, que atualmente enfrenta um alto volume de caminhões de carga. As duplicações previstas complementarão faixas adicionais que serão realizadas no mesmo trecho.

De acordo com o diretor-geral, Rafael Vitale, com o avanço das concessões no centro-oeste, as interlocuções entre Agência e entidades serão cada vez mais frequentes para o alinhamento das expectativas e melhorias que estão por vir para a população goiana e para todo o país. “Gostaria de parabenizar a vencedora. Percebemos que há um desejo muito grande de realizar. E nós seremos parceiros nessa transformação de um trecho que nunca foi concedido e que vai beneficiar toda uma região e o agronegócio”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/12/2024

REGIÃO NORDESTE - ANTT DEBATE CONCESSÃO DA BR-116 QUE LIGA BAHIA E PERNAMBUCO

Proposta prevê investimentos de R\$7,5 bilhões em melhorias na rodovia, como duplicação de pistas e ampliação

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



O trecho conhecido como “Rota dos Sertões” possui extensão de 502 km, começando no anel viário de Feira de Santana, na Bahia, e atravessando 16 municípios até chegar a Salgueiro, em Pernambuco. A agência recebe contribuições sobre a proposta até o dia 12 de janeiro de 2025.. Foto: DNIT/Divulgação

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou, nesta sexta-feira (13), em Brasília (DF), uma audiência pública para coletar sugestões sobre o projeto de concessão da BR-116/BA/PE. A proposta prevê investimentos de R\$7,5 bilhões em melhorias na rodovia, como duplicação de pistas, ampliação de vias marginais, construção de passarelas e instalação de sistemas de monitoramento.

O trecho conhecido como “Rota dos Sertões” possui extensão de 502 km, começando no anel viário de Feira de Santana, na Bahia, e atravessando 16 municípios até chegar a Salgueiro, em Pernambuco. A agência recebe contribuições sobre a proposta até o dia 12 de janeiro de 2025.

Paulo Villa, diretor executivo da Usuport – Associação de Usuários dos Portos da Bahia, alertou que o alto número de veículos pesados que circulam pela estrada exige uma duplicação mais rápida da via. Ele destacou que mais de 60% do tráfego no trecho é composto pelo transporte de carga, com caminhões que chegam a 30 metros de comprimento para cumprir trajetos de longa distância entre o Nordeste e o Sudeste.

“Nossa solicitação é que o projeto seja revisto no sentido de haver a duplicação já a partir do terceiro ano de concessão, juntamente com a recuperação da rodovia, mesmo que os usuários precisem pagar uma tarifa um pouco maior”, sugeriu Villa.

O contrato de concessão terá duração de 30 anos, com obrigações específicas para o concessionário. Nos primeiros anos (1 e 2), devem ser realizados trabalhos para resolver problemas que representem riscos ou desconforto aos usuários, como recomposição do pavimento, sinalização, substituição de defensas, capina, roçada e limpeza do sistema de drenagem. Entre os anos 3 e 8, será feita a recuperação da rodovia, restaurando suas condições originais. Após esse período, a estrada passará a receber as demais obras e manutenção periódica.

Paulo Villa frisou que a proposta apresentada busca promover mais segurança aos motoristas, uma vez que “uma rodovia com pouca capacidade promove acidentes, que têm como consequência mortes”, concluiu.

Rodrigo Pedrosa, gerente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), explicou que os investimentos para duplicação integral da via não estão sendo considerados no projeto, pois há previsão de que as melhorias sejam realizadas pelo poder público, por meio do Ministério dos Transportes.

“Já foi emitida ordem de serviço pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) para o início das obras de duplicação em trechos, e, muito possivelmente, até o início da concessão, no quarto trimestre de 2026, segundo o nosso cronograma, uma boa parte desse investimento já terá sido realizada”, detalhou Pedrosa.

“Consideramos no projeto que a concessão estaria dispensada de realizar esses investimentos, exclusivamente porque as obras serão executadas pelo DNIT no horizonte de até três anos a partir

do contrato. Naturalmente, caso essa previsão não se concretize, o poder concedente pode solicitar ao concessionário que realize os serviços, por meio do mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro”, finalizou.

O vencedor do certame será aquele que oferecer a menor tarifa de pedágio, em conformidade com os padrões estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), frente à execução dos seguintes investimentos: 14 passarelas para pedestres, 1 ponto de parada e descanso para caminhoneiros, 29,2 km de vias marginais, 28 pontos de ônibus, 0,4 km de melhorias em trechos críticos, 1,7 km de duplicações, 5,2 km de faixas adicionais, 451,3 km de acostamentos, 35 dispositivos e interseções e 60 OAE (Obras de Arte Especiais, como pontes, túneis e viadutos).

Também participaram os representantes da ANTT: Stéphane Quebaud, gerente de Modelagem Econômico-Financeira, e Tarcísio Franco, gerente de Aperfeiçoamento de Fiscalização.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

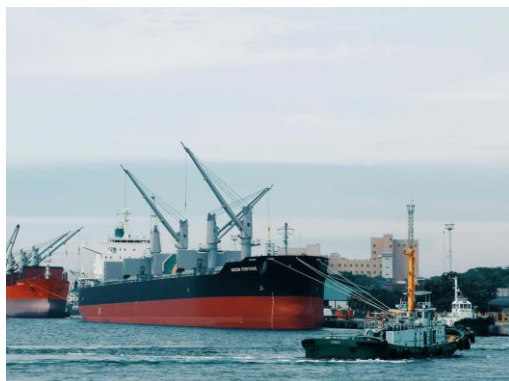
Data: 13/12/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

SETOR NAVAL TERÁ MAIS R\$ 10,5 BILHÕES PARA FINANCIAR CONSTRUÇÃO E MODERNIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

Por Bruna Carvalho - 13/12/2024 19:00



O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou nesta quinta-feira (12) 21 novos projetos, no valor de R\$ 10,5 bilhões, contemplando obras de construção, modernização, docagem, manutenção, conversão e reparo de embarcações. Com isso, o valor total aprovado no ano chega a R\$ 31 bilhões em projetos disponíveis para contratação de recursos. No acumulado do ano, cerca de R\$ 5 bilhões já foram contratados para a expansão da indústria naval.

“Estamos presenciando uma fase de retomada da indústria naval brasileira, que prepara o país para o crescimento socioeconômico promovido pelo transporte aquaviário”, avaliou o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho. Na reunião desta quinta-feira, foram apresentados e aprovados projetos para diversas áreas, indicando uma expansão da construção naval. No entanto, os principais projetos estão voltados para a área de petróleo e gás, com a produção de novas embarcações de grande porte.

Costa Filho destacou ainda que a prioridade do governo federal é o crescimento da economia do Brasil. “Nosso governo, sob a liderança do presidente Lula, tem se empenhado fortemente na retomada da Indústria Naval Brasileira. Estamos buscando constantemente fortalecer nossa indústria, garantir o escoamento da produção nacional e impulsionar setores essenciais, como o de petróleo e gás. Com isso, avançamos no desenvolvimento econômico e criamos novas oportunidades de emprego, contribuindo para o crescimento e a prosperidade do nosso país”, finalizou.

Presidida pelo secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a reunião do Conselho Diretor do FMM avaliou 24 novos projetos, totalizando um valor superior a R\$ 11 bilhões. Trata-se do maior volume de recursos aprovado nas reuniões realizadas nos últimos 10 anos.

Segundo o secretário, os projetos demonstram um forte movimento de retomada da indústria naval, especialmente na navegação interior. “De 2011 até 2022, foram aprovados R\$ 7 bilhões nessa modalidade. Esse mesmo volume foi observado na atual gestão do Governo Federal. Estamos em um momento muito positivo para a Marinha Mercante. Nosso desafio agora é concretizar a contratação conforme a aprovação”, destacou.

Além dos novos projetos, foram reapresentados 20 projetos, totalizando R\$ 2,13 bilhões, envolvendo pedidos de extensão de prazo e alteração do estaleiro executor.

A Resolução do CDFMM, contendo os projetos que obtiveram prioridade, será publicada no Diário Oficial da União, e as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados (BNDES, BB, CEF e BASA). A próxima reunião do CDFMM está prevista para o dia 27 de março de 2025.

O Fundo da Marinha Mercante é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, e visa prover recursos para o desenvolvimento tanto da marinha mercante quanto das indústrias de construção e reparação navais no país.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 13/12/2024

ESTALEIRO ENSEADA VOLTA A PRODUZIR GRANDES EMBARCAÇÕES PARA A PETROBRAS E PODE RETOMAR A GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA NO RECÔNCAVO.

Redação - 13/12/2024 17:00 - Atualizado 13/12/2024



O Estaleiro Enseada, sediado em Maragogipe, vai voltar a construir embarcações de grande porte.

Em parceria com o Compagnie Maritime Monegasque (CMM), que venceu a licitação para entregar as embarcações à Petrobras, o Enseada vai construir as embarcações multipropósito híbridos de grande porte para a estatal.

O contrato será de 12 anos com a Petrobras, garantindo sua utilização a longo prazo no suporte às operações offshore. Com contratos firmes de 12

anos com a Petrobras, o Enseada poderá retomar seu papel de grande estaleiro, gerando empregos e renda no Recôncavo Baiano.

Serão embarcações modernas, projetadas para uma futura adaptação ao uso de etanol como combustível, o que poderá reduzir em até 70% as emissões de carbono após a implementação. “Estamos entusiasmados em contribuir para este projeto transformador, que não apenas fortalece nossa parceria com líderes globais como a CMM, mas também solidifica nosso compromisso em apoiar a economia brasileira, avançar a indústria local e impulsionar a inovação no setor marítimo”, disse Ricardo Ricardi, CEO do Estaleiro Enseada.

O Enseada terá apoio de outra empresa do grupo Novonor, a Tenenge, especializada em engenharia industrial com foco em projetos complexos em setores críticos como petróleo e gás, químico e petroquímico, papel e celulose, e energia. “Este projeto representa um marco significativo para os setores industrial e marítimo do Brasil. Ao unir as forças da Tenenge e do Enseada, estamos prontos para entregar embarcações que incorporam inovação, eficiência e sustentabilidade”, afirmou Maurício Almeida, CEO da Tenenge e presidente do conselho de administração do Enseada. Com informações do site Portos e Navios.

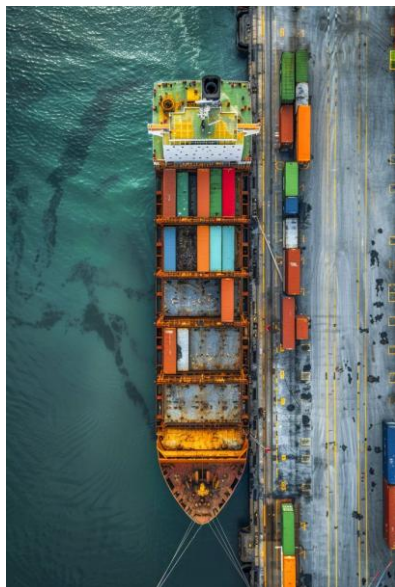
Fonte: Bahia Econômica
Data: 13/12/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

A MAERSK VÊ VOLUMES GLOBAIS DE CONTÊINERES CRESCENDO ATÉ 7% EM 2025

Informações: Terra (13 de dezembro de 2024)



A Maersk espera que o volume do mercado global de contêineres cresça até 7% no próximo ano, impulsionado pela forte demanda dos Estados Unidos, onde uma possível greve portuária e tarifas sobre produtos estrangeiros se aproximam, disse um executivo da transportadora global.

“Prevemos algo entre 5% e 7% (de crescimento) em geral”, disse Charles van der Steene, presidente regional da Maersk para a América do Norte, à Reuters. “E, nesse estágio, não há nada que indique que não poderia ser o caso”, disse ele durante a conferência Reuters NEXT.

Os ataques Houthi a navios no Mar Vermelho e a demanda “resiliente” das empresas norte-americanas continuarão a estimular o consumo de contêineres, disse ele. Os EUA são o maior mercado da Maersk em termos de vendas.

Em outubro, a Maersk aumentou previsão de lucro para o ano e atualizou perspectiva para o volume de contêineres de 2024. Entre seus clientes estão Walmart, Target, Asos e Nike.

Na segunda-feira, a Federação Nacional de Varejo dos EUA disse que o tráfego de carga de entrada atingirá recordes em novembro e dezembro, devido à perspectiva de uma greve de estivadores nos portos da costa leste do país em janeiro e aos aumentos de tarifas de Importação anunciada pelo presidente eleito Donald Trump.

“Parte disso hoje, se você observar a força do mercado, pode ser explicada pelo efeito psicológico (da)... pré-encomenda que está ligada às tarifas ou à próxima versão da greve, que agora está adiada para janeiro”, disse van der Steene, que se casou com o cargo de presidente em fevereiro.

A Maersk espera que a interrupção no Mar Vermelho continue até 2025, acrescentou ele.

Para ajudar os clientes dos EUA a se planejarem para o futuro, a Maersk está analisando rotas de seus pedidos, às vezes com dois meses de antecedência, para determinar se é mais adequado fazer ao transporte para o nordeste do país ou para a costa oeste ou usar o frete aéreo, disse ele. Isso, no entanto, depende do produto e do risco de que a empresa esteja disposta a correr.

Redirecionar um produto da costa leste para o oeste não é pouca coisa, devido aos custos extras e ao tempo do envio dos produtos, mas pode ser crucial se houver envolvimento sazonal, disse ele.

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

Data: 13/12/2024

MERCADO DE TRABALHO APRESENTA QUADRO DE DEFICIÊNCIA DE MÃO DE OBRA EM MUITAS PROFISSÕES

Informações: Jornal Nacional (13 de dezembro de 2024)

Os economistas veem sinais de escassez quando os avanços de uma área estão crescendo acima da média. É a lógica da oferta e da procura.



Mercado de trabalho tem escassez de mão de obra em diversas áreas

Clique aqui para assistir a matéria completa

<https://g1.globo.com/jornal-nacional/video/mercado-de-trabalho-tem-escassez-de-mao-de-obra-em-diversas-areas-13181361.ghtml>

Ao mesmo tempo em que tanta gente acumula dívidas, o mercado de trabalho apresenta um quadro de escassez de mão de obra em muitas profissões.

A expansão da economia ainda não foi uma doença, mas pode gerar alguns sintomas. Especialistas já verificaram há algum tempo a pressão sobre o mercado de trabalho. Se o baixo nível de desemprego é saudável, a dificuldade das empresas contratá-los é uma das dores do crescimento do Brasil, onde técnica de enfermagem é raridade.

“Tem pessoas que entram pensando que é de uma forma e quando se para lá na prática, não é. Pode ser diferente. Há pessoas que vão gostar, como eu, e tem pessoas que não vão se adaptar e aí escolhem outras coisas”, diz a técnica em enfermagem Maria Clara Lima da Cunha.

Procura-se também: professor de educação infantil, soldado, técnico de manutenção de máquinas, montador de veículos... A lista é longa. O número de profissões com candidatos de vantagem de mão de obra em 2024 se mantém no maior nível da série histórica.

“Cerca de 200 profissões que respondem por 80% da força formal de trabalho no Brasil, 40% das ocupações ali têm perdas de escassez e isso não ocorrerá apenas em 2024”, afirma Fabio Bentes, economista sênior da CNC.

Os economistas veem sinais de escassez quando os avanços de uma área estão crescendo acima da média. É a lógica da oferta e da procura. Vagas abertas levam a disputar profissionais com melhores salários.

Esse cenário onde sobram cadeiras e faltam profissionais é de atividade periódica, que leva ao pleno emprego e da falta de investimentos em educação e qualificação de pessoas. Essa é a explicação dos economistas.

E os próprios profissionais também apontam motivos particulares para a escassez de mão de obra, que atrapalham o crescimento sustentável do país. Enquanto avança a inteligência artificial, inicialmente a falta de habilidades humanas, especialmente em hospitais.

“O saber ouvir, o saber acolher, saber trabalhar em equipe. E isso está muito escasso ultimamente. O profissional consegue até entrar no mercado de trabalho, mas muitas vezes não consegue permanecer”, diz a enfermeira Roselaine Cristina da Silva.

Na média, o salário das secretárias foi o que mais subiu, segundo o estudo da Confederação Nacional do Comércio: alta de 17%. Mas ainda é pouco, diz a secretária executiva Sônia Sousa:

“Muitas empresas estão exigindo o modelo presencial e os estudos são muito baixos. Eu sou aluno de escola pública desse país, escolhi o secretariado para ascender profissionalmente e socialmente, sempre acreditei que a educação é uma arma transformadora e fiz isso para ascender”, conta.

“Enquanto a gente tem essa demanda não atendida por parte das empresas, a gente vai continuar tendo taxas de desemprego baixas e problemas de escassez especialmente em setores de ponta, em setores que a gente tem uma grande dificuldade de substituir o emprego humano pela tecnologia”, afirma o economista Fabio Bentes.



Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 13/12/2024

CÂMARA APROVA PROJETO QUE CRIA A COMPANHIA DOCAS DE ALAGOAS

Informações: Agência Câmara de Notícias (12 de dezembro de 2024)

A Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que cria a Companhia Docas de Alagoas em razão de divisão parcial da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern). O texto será enviado ao Senado.

De autoria do Poder Executivo, o Projeto de Lei 3.034/24 contornou com parecer favorável do relator, deputado Daniel Barbosa (PP-AL). Segundo o projeto aprovado nesta quarta-feira (11), a nova companhia de personalidade jurídica de direito privado e sob a forma de sociedade anônima continua vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos.

Todos os ativos e passivos relacionados à administração do porto organizado de Maceió, incluindo o acervo técnico, o acervo bibliográfico e o acervo documental, serão transferidos para a nova companhia.

Segundo o governo, o próprio Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que fosse resolvida a questão de autonomia financeira do porto de Maceió dentro da Codern.

Maior entrega

Do ponto de vista de necessidade operacional, o Executivo argumenta que estudos específicos de mercado para os diferentes tipos de cargas e atracamento de navios de turismo demonstram aumentos de entrega das cargas até o ano de 2041, o que justificaria a criação de uma nova estrutura.

O relator, Daniel Barbosa, citou números do crescimento do porto alagoano que, segundo ele, justificam a criação da estatal. De acordo com dados do Codern de 2023, o porto de Maceió foi responsável por mais da metade de toda a carga movimentada nos portos da entidade, um aumento de mais de 12%. Foram mais de 100 mil passageiros ao longo da temporada 2023/2024, segundos dados do porto.

“Mostramos o quanto está crescendo o porto de Maceió, o quanto a gente recebe de turistas e o quanto isso desenvolve nossa economia”, disse Daniel Barbosa.

Recursos

Os recursos da Companhia Docas de Alagoas virão de:

- Tarifas portuárias;
- recursos de desenvolvimento de suas atividades e de convênios, ajustes, contratos ou arrendamentos;
- produtos de operações de crédito, comissões, juros e rendas patrimoniais, incluindo a venda de bens ou de materiais inservíveis, doações, legados e receitas eventualmente; e
- recursos de outras fontes.

O BNDES

Além disso, o projeto autoriza a União a contratar com dispensa de licitação o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para apoiar as empresas públicas, as sociedades de economia mistas e suas subsidiárias e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União.

O apoio será para redefinir a orientação estratégica; fazer reorganização societária, incluída a incorporação, a cisão e a fusão de empresas sem transferência do controle acionário para a iniciativa privada; atuar na reorganização da governança e na redefinição das atribuições e atividades.

Para viabilizar esse apoio, o banco poderá contratar serviços de consultoria e auditoria e de outros serviços técnicos especializados.

O prazo máximo de cada contrato será de dois anos, prorrogável por mais um ano de forma justificada pelo banco.

Já os pagadores do BNDES por esse tipo de apoio poderão ter como referência o patrimônio líquido, o ativo, a folha de pagamentos ou outro indicador financeiro das estatísticas, observada a complexidade do serviço prestado.

O primeiro cliente desse apoio do BNDES será a Companhia Docas de Alagoas.

Debate em Plenário

O deputado Marcel van Hattem (Novo-RS) criticou a criação de uma nova estatal. “No momento em que estamos discutindo contenção de gastos, pacotes do governo que são insuficientes, vemos a criação de uma nova estatal para competir com quem já faz o trabalho”, disse.

A deputada Rosangela Moro (União-SP) fez coro às críticas. “O governo, ao invés de cortar gastos, está criando mais uma empresa pública. Isso é motivo de deboche à população brasileira”, afirmou.

Segundo o deputado Reimont (PT-RJ), a companhia de Alagoas aproveitará a estrutura estatal do Rio Grande do Norte, e não haverá custo para o governo. “Muitas das companhias docas são independentes do Tesouro. Elas prestam serviço e cobram por isso”, explicou.

Já o deputado Alberto Fraga (PL-DF), coordenador da Frente Parlamentar da Segurança Pública, afirmou que o projeto faz parte do acordo de líderes partidários para votar propostas sobre segurança pública.

Saiba mais sobre a tramitação de projetos de lei:

<https://www.camara.leg.br/noticias/573454-SAIBA-MAIS-SOBRE-A-TRAMITACAO-DE-PROJETOS-DE-LEI>

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

Data: 13/12/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

STF DECIDE QUE CONTRATO DE TRABALHO INTERMITENTE É CONSTITUCIONAL

Ministros rejeitaram ações que questionavam validade do modelo

Por Daniel Gullino — Brasília



Plenário do STF durante sessão de julgamento — Foto: Antonio Augusto/STF/12-12-2024

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta sexta-feira rejeitar três ações que questionam a validade do contrato intermitente, estabelecido pela reforma trabalhista de 2017. Com esse resultado, esse tipo de modelo de trabalho foi validado.

O julgamento está ocorrendo no plenário virtual, com previsão de terminar nesta sexta-feira, mas todos os ministros já votaram.

O relator é o ministro Edson Fachin, que votou para declarar essa modalidade de trabalho inconstitucional, por avaliar que ela deixa o trabalhador em situação vulnerável. Fachin, contudo, foi acompanhado apenas pelas ministras Cármen Lúcia e Rosa Weber (hoje aposentada).

A divergência, que acabou vencedora, foi aberta pelo ministro Nunes Marques. Ele foi acompanhado pelos ministros Alexandre de Moraes, André Mendonça, Gilmar Mendes, Luís Roberto Barroso e Edson Fachin.

Apesar de não ter acompanhado Fachin, o ministro Luiz Fux considerou que a legislação, como está, é insuficiente para proteger os direitos dos trabalhadores. Por isso, defendeu que houve uma omissão do Congresso, que deveria ser resolvida em um ano e meio.

Já Cristiano Zanin adotou uma posição intermediária. O ministro defende que o modelo é constitucional, mas que o contrato de trabalho deve ser rescindido caso o empregado não seja convocado no período de um ano.

Instituído pela reforma trabalhista, o contrato de trabalho intermitente ocorre quando há uma alternância entre períodos de prestação de serviço e de inatividade — o funcionário pode, por exemplo, trabalhar somente em dias específicos. É preciso, contudo, ser estabelecido por contrato, inclusive com o valor da hora de trabalho, que não pode ser mais baixo do que uma hora do salário-mínimo

Em seu voto, Fachin afirmou que o contrato intermitente, da forma como foi feito, "não protege suficientemente os direitos fundamentais sociais trabalhistas". Para o ministro, é necessário estabelecer horas mínimas de trabalho e um rendimento mínimo.

Nunes Marques, por sua vez, afirmou que o modelo pode ser aperfeiçoado, mas que funciona como "um instrumento jurídico válido a fim de abrir novas possibilidades ao trabalhador e possui o escopo de proteção social a uma parcela de trabalhadores informais".

As ações foram apresentadas pela Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria (CNTI) e por federações dos empregados em postos de combustível (Fenepospetro) e de trabalhadores de empresas de telecomunicações (Fenattel).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/12/2024

BANCO CENTRAL ANUNCIA NOVA INTERVENÇÃO NO DÓLAR NA SEGUNDA-FEIRA, APÓS DÓLAR FECHAR EM R\$ 6,03

Autoridade monetária injetou US\$ 845 milhões em contrato à vista nesta sexta

Por Thaís Barcellos — Brasília



Sede do Banco Central (BC), em Brasília — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O Banco Central anunciou nova intervenção de US\$ 3 bilhões no mercado de câmbio em meio à disparada do dólar. Nesta segunda-feira, o BC vai realizar, das 10h20 às 10h25, um leilão de venda de dólar com compromisso de recompra (leilão de linha). A recompra ocorrerá em 6 de março de 2025.

O leilão é uma intervenção do BC no mercado de câmbio e significa a injeção de recursos novos no mercado. Normalmente, o BC atua quando identifica disfuncionalidade nas negociações.



Será a terceira atuação em três dias úteis.

Hoje, o BC vendeu US\$ 845 milhões em leilão de dólar à vista. Mesmo assim, a moeda fechou em alta, a R\$ 6,03.

Na última quinta-feira, o BC vendeu US\$ 4 bilhões em leilão de linha.

Fiscal no radar

O patamar acima dos R\$ 6 da moeda segue sendo pressionado pela indefinição de ajustes do governo na questão fiscal. Para analistas, a temática das contas públicas que agora pressiona o câmbio é a tramitação no Congresso de parte das reformas pretendidas pelo governo.

A taxa de depósito interfinanceiro (DI), negociada em contratos por investidores, vê o ciclo de aperto monetário superando os 15% em 2025.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/12/2024

POR UNANIMIDADE, STF DERRUBA COBRANÇA DE ITCMD SOBRE PREVIDÊNCIA PRIVADA

Corte barrou cobrança de imposto de herança sobre previdência privada

Por Mariana Muniz — Brasília

Por unanimidade de votos, o Supremo Tribunal Federal (STF) concluiu o julgamento e decidiu contra a incidência do imposto de herança — o Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação (ITCMD) — sobre fundos de previdência privados caso o titular do plano morra.

A conclusão da análise ocorreu nesta sexta-feira. A unanimidade dos ministros seguiu o voto de Dias Toffoli, relator da ação.

Atualmente, os estados têm regras diferentes sobre a incidência ou não do ITCMD sobre os planos e a ideia do STF é uniformizar esse entendimento. A questão também foi discutida recentemente no Congresso, na regulamentação da Reforma Tributária, mas a ideia de estabelecer a tributação foi derrubada.

Em seu voto, Toffoli argumentou que o VGBL funciona como um seguro de vida e que, em caso de morte, o pagamento decorre de um contrato, e por isso não deve ser entendido como herança, o que motivaria a tributação.

O caso chegou ao STF devido a uma lei do Rio de Janeiro, que autorizava a cobrança nos dois planos de previdência privada. O Tribunal de Justiça do Rio (TJRJ), no entanto, considerou a cobrança sobre o VGBL inconstitucional.

Os recursos aplicados pelos participantes nos fundos de previdência privada aberta subiram 17,6% no acumulado dos nove primeiros meses do ano na comparação com igual período de 2023, alcançando R\$ 146,9 bilhões. O dado é da Federação Nacional de Previdência Privada e Vida (Fenaprevi).

Apesar de reconhecer que o PGBL funciona como um plano de previdência, o ministro entende que o mesmo raciocínio deve ser aplicado, porque ele também teria uma função de seguro de vida. "Se o titular do plano falece, sobressai do PGBL (tal como no VGBL) o caráter de seguro de vida, no qual há estipulação em favor de terceiro", avaliou.

Toffoli ressaltou que o seu posicionamento não significa que a Receita Federal não possa atuar para conter eventuais "dissimulações", "criadas mediante planejamento fiscal abusivo".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/12/2024

NELSON TANURE AVANÇA NA COMPRA DA REDE DIA E MIRA EXPANSÃO NO VAREJO NACIONAL COM PÃO DE AÇÚCAR

Oferta já foi compromissada, segundo fontes. Negócio pode girar em torno de R\$ 1 bilhão

Por Bruno Rosa



Nelson Tanure — Foto: Arquivo/Valor

O empresário Nelson Tanure está comprando a rede de supermercados Dia, com 246 lojas no Estado de São Paulo. A oferta já está compromissada, de acordo com fontes. Embora ainda não tenha um valor fechado, estima-se que o negócio possa girar em torno de R\$ 1 bilhão, a depender do volume de estoques.

Nos planos do empresário, está ainda uma possível união com o GPA, que comanda as redes Pão de Açúcar e Extra, além das marcas exclusivas Qualitá, Taaq e Club des Sommeliers.

Ao todo, a rede conta com mais de 700 lojas físicas espalhadas pelo país.

Segundo fontes, o valor final a ser pago pelo empresário será fruto de uma avaliação a ser elaborada por uma empresa terceira independente. Para isso, será feita uma tomada de propostas com três empresas. Só depois dessa fase é que a aquisição será concluída.

Nos planos de Tanure está a criação de uma rede nacional robusta para concorrer em todo o Brasil. Ele já contratou executivos para assessorá-lo na operação. Segundo uma fonte, o empresário aguarda um posicionamento do Cade e dos franceses do Grupo Casino, que comandam a rede dona do Pão de Açúcar.

O GPA tem ações negociadas na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. Na contramão do Ibovespa, que fechou em baixa de 1,13% nesta sexta, os papéis do grupo encerraram o dia em alta de 4,87%, aos R\$ 2,37. O Casino tem 22,5% dos papéis, a diretoria outros 5,6% e o restante (71,8%) está nas mãos de minoritários.

Em recuperação judicial, a rede Dia, que pertencia ao grupo espanhol de mesmo nome, foi vendida para o fundo Lyra II. A empresa iniciou as operações no Brasil em 2001.

Em setembro deste ano, os credores aprovaram o plano de recuperação judicial. A empresa tem uma dívida de R\$ 1,1 bilhão, sendo a maior parte com fornecedores de mercadorias. O passivo com os bancos, como Santander, Banco do Brasil e Daycoval, soma R\$ 268 milhões. Nesse período, a rede fechou 343 lojas e três centros de distribuição.

Segundo o jornal "Valor Econômico", o empresário Nelson Tanure pretende comprar a rede através de um de seus fundos, chamado Arila.

Procurados, Tanure, GPA e Dia não se manifestaram. O Cade afirmou que "não há edital publicado sobre a operação até o momento.

Tanure é um empresário conhecido por investir em empresas com dificuldades financeiras. Na década passada, foi um dos principais investidores da Oi e recentemente se tornou acionista relevante na Light, concessionária de energia do Rio.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/12/2024

RELATOR BUSCA ACORDO SOBRE CONTENÇÃO DE EMENDAS PARLAMENTARES EM PACOTE DE GASTOS

Átila Lira (PP-PI) prevê votar projeto na próxima terça na Câmara
Por *Thaís Barcellos* — *Brasília*



O deputado Átila Lira (PP-PI) — Foto: Mário Agra/Câmara dos Deputados

O deputado Átila Lira (PP-PI) ainda tenta um acordo em relação à possibilidade de se bloquear emendas parlamentares, medida que foi incluída no pacote de contenção de gastos proposto pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva. Segundo Átila Lira, há uma negociação para buscar um percentual consensual, mas ele admite que só há consenso até o momento em relação ao contingenciamento.

O projeto de lei complementar do qual é relator autoriza o contingenciamento e bloqueio das verbas parlamentares para cumprir as regras fiscais na mesma proporção aplicado às despesas discricionárias, mas limitado a 15%.

O contingenciamento de gastos ocorre quando há frustração de receitas e visa a cumprir a meta de resultado primário, que em 2024 e 2025 é zero com intervalo de tolerância inferior e superior de 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB). Já o bloqueio acontece quando o volume de despesas ultrapassa o limite de gastos do arcabouço fiscal.

Dado o forte crescimento das despesas obrigatórias, o bloqueio tem sido mais comum e é mais difícil de ser revertido. Atualmente, por exemplo, há R\$ 17,6 bilhões em recursos bloqueados no Orçamento deste ano e nenhum montante contingenciado.

No projeto que ajustou as regras de pagamento de emendas, o governo já havia tentado estabelecer a autorização para o bloqueio, mas esse trecho foi retirado do texto final pelos congressistas.

Átila Lira disse que está trabalhando para que não haja destaques ao seu relatório, para que já chegue ao plenário consensuado, de forma a acelerar a votação, mas admite que o ponto das emendas é polêmico e deve ser alvo de emendas dos parlamentares.

--- O texto ainda está sendo discutido sobre isso. A tendência é manter o percentual (de 15%). Mas acredito que deve ter destaque --- disse ao GLOBO. — Existe consenso em relação ao contingenciamento.

Segundo o relator, a expectativa é de que a votação ocorra "no mais tardar" na terça-feira, para dar tempo do Senado analisar o texto e encerrar a tramitação no Congresso até a próxima sexta-feira.

Lira é relator do projeto que trata de gatilhos para o arcabouço fiscal. Há um segundo projeto em tramitação que muda regra do salário mínimo e do Benefício de Prestação Continuada (BPC).

No relatório, Átila Lira já avisou à equipe econômica que vai ajustar o trecho do projeto que trata da limitação do uso de créditos tributários pelas empresas em caso de déficit primário, quando as despesas superam as receitas públicas. Ainda não há conclusão sobre o formato final, contudo.

— A limitação do crédito tributário prejudica o setor produtivo. Eu não teria condições de manter. Limitar crédito que a empresa já tem direito reconhecido, empresa que está gerando emprego e renda, é uma penalidade muito grande. Pode inviabilizar investimento e ter efeito reverso ao pretendido pelo governo — afirmou.

Além disso, será feito um ajuste para restringir a utilização do superávit financeiro de alguns fundos. Nesta quinta-feira, o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, disse que a intenção é mudar o texto para que fique claro que esses recursos só poderão ser usados para abater a dívida pública.

Mas, segundo ele, o relatório deve preservar os principais pontos do projeto, como a limitação de despesas de pessoal e de novos benefícios fiscais em caso de déficit e a adequação à variação do limite de gastos do arcabouço da criação ou prorrogação de benefícios do INSS.

— Vamos manter o texto bem responsável para atender o teto de gastos — disse. — Vamos dar a resposta que o mercado, economia e governo querem, com estratégias para conter o gasto público.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/12/2024

PRÉVIA DO PIB REDUZ RITMO DE CRESCIMENTO E SOBE 0,1% EM OUTUBRO, DIVULGA BC

No ano, o crescimento registrado foi de 3,7%

Por Bernardo Lima — Brasília



Indústria — Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

O Índice de Atividade Econômica (IBC-Br), considerado como prévia do desempenho do Produto Interno Bruto (PIB), cresceu 0,1% em outubro em relação ao mês anterior, divulgou o Banco Central (BC) nesta sexta-feira. O resultado deste mês veio abaixo do crescimento observado em setembro, quando o IBC-Br registrou uma alta de 0,8%.

O índice leva em consideração informações sobre o nível de atividade de indústria, comércio e serviços, e agropecuária, além do volume de impostos.

O indicador do BC, de frequência mensal, mede a evolução da atividade econômica e auxilia a autoridade monetária em decisões como possíveis alterações na taxa básica de juros, a Selic.

No acumulado de 12 meses até outubro o avanço foi 3,4%, enquanto no ano, houve um crescimento de 3,7%.

Já no trimestre encerrado em outubro, foi registrado uma alta de 1,2% em relação ao trimestre anterior. Em comparação ao mesmo trimestre do ano passado, o crescimento foi de 5,4%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/12/2024

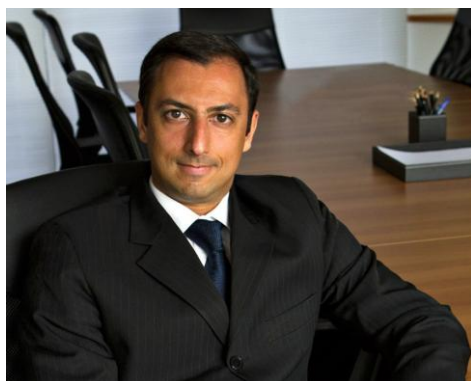
'HÁ DÚVIDAS DE QUANTO O PACOTE PODE SER DESIDRATADO', DIZ ECONOMISTA SOBRE MEDIDAS FISCAIS

Para economista-sênior e sócio da Tendências, Silvio Campos Neto, alta da Selic não será suficiente para conter a alta do dólar. Isso depende das contas públicas, diz

Por Isa Morena Vista — Rio de Janeiro

A decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) de aumentar a Selic em um ponto percentual mexeu com os mercados na quinta-feira. No dia seguinte à elevação da taxa básica de juros de 11,25% para 12,25% ao ano, o dólar encerrou em alta de 0,69%, a R\$ 6,0091.

Somado a isso, as dúvidas sobre a candidatura à reeleição do presidente Lula e a incertezas sobre a política fiscal brasileira também alimentam o pessimismo dentro do mercado financeiro.



O economista Silvio Campos Neto, sócio da Tendências Consultoria — Foto: Divulgação

Silvio Campos Neto, sócio da Tendências Consultoria, analisa a última decisão do colegiado do Banco Central de 2024 (e última sob o comando de Roberto Campos Neto), como isso afeta o dólar e as possibilidades para 2026.

Como o senhor avalia a decisão do Banco Central?

Sobre a decisão em si, a gente vê como uma tentativa do Banco Central de mostrar que ele não será complacente ou leniente com uma piora cada vez mais clara das expectativas

inflacionárias no Brasil.

Isso tem como pano de fundo a condução da política fiscal, entre outras questões. A inflação corrente está dando sinais mais claros de piora, o IPCA já está acima do teto da meta. Temos uma deterioração cada vez maior da inflação, além do câmbio.

Então (o Banco Central) optou por fazer esse ajuste justamente na tentativa de mostrar que “eu, Banco Central, não vou sancionar essa piora. O que tiver ao meu alcance, eu vou fazer”. O problema é que não depende só dele. Isso também tem essa questão fiscal muito presente.

Esse aumento e a sinalização de mais duas elevações de 1 ponto percentual aliviam a desconfiança do mercado sobre o comando de Gabriel Galípolo no Banco Central a partir de janeiro de 2025?

Eu acredito que pelo menos para esse período de transição alivia sim. É um sinal muito claro de que o Banco Central passará por uma continuidade. Essa mudança não parece que mudará a busca do Banco Central pela convergência da meta.

E para o dólar? O aumento nos juros deve aliviar a pressão no câmbio brasileiro ou ainda vamos ver a moeda americana apreciada por aqui?

Eu diria que essa ação do Banco Central tem sim a capacidade de esfriar um pouco essa pressão, mas não que vá colocar o câmbio (brasileiro) numa trajetória de apreciação mais forte, porque isso depende das negociações em torno do pacote fiscal.

E é uma preocupação (com o fiscal) que vai continuar mesmo depois do avanço das medidas (fiscais). Também existem as dúvidas de quanto desse pacote possa ser eventualmente desidratado.

A decisão do Banco Central demonstra esse posicionamento mais firme para lidar com esse movimento de maior risco, mas a reversão mais consistente do dólar vai depender naturalmente do desfecho desse pacote.

Esse aumento forte nos juros não pode piorar ainda mais a trajetória da dívida pública brasileira?

O Banco Central não poderia ficar inerte. Essa puxada a mais da Selic piora essa questão, mas a trajetória da dívida não depende só disso. Então de certa forma tem um efeito que não é só relacionado a essa medida (aumento dos juros). No fundo, o que vai quebrar essa dinâmica é que se consiga emitir um sinal minimamente sustentável no caráter dos gastos.

E mesmo que as medidas propostas pelo governo sejam aprovadas, isso não vai reverter as preocupações fiscais. Os mercados vão continuar com essa preocupação da dinâmica de dívida. Essa preocupação está muito mais ligada com esse problema inicial de uma falta de ajuste fiscal no longo prazo.

O juro é uma consequência, se você não der um sinal mais crível da parte fiscal, as taxas vão ficar mais pressionadas independentemente de qualquer coisa.

Na visão de economistas e analistas, ainda há esperança de que pelo menos alguns pontos do projeto sejam aprovados este ano no Congresso?

Existe. Mas não é nada óbvio enxergar se eles vão conseguir equacionar todas as dúvidas e questionamentos sobre o pacote em um prazo tão curto. Mas, de novo, não é uma coisa que dê para cravar. É viável, mas ainda está cercado de muitas dúvidas. E se ficar para o ano que vem, a retomada vai coincidir com as eleições presidenciais do Congresso.

O quadro de saúde do presidente Lula abriu discussões sobre uma possível desistência de candidatura dele à reeleição em 2026. O mercado está monitorando essa situação?

Certamente. Acho que o que ocorreu essa semana abre essa possibilidade de o presidente ter esse questionamento de ele ter a capacidade, de saúde mesmo, para concorrer em 2026. Então esse é um tema que claramente vai entrar cada vez mais no radar do mercado.

Isso é bem visto pois abre margem para outras lideranças, até mesmo o ministro Fernando Haddad, que é visto como alguém muito mais moderado. No lado do ex-presidente Jair Bolsonaro também há essa possibilidade para alguém mais capaz no lado econômico, caso ele siga inelegível.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 13/12/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ESTRANGEIRO QUE AINDA OLHAVA O BRASIL JOGOU A TOALHA APÓS 'PACOTINHO', DIZ ECONOMISTA DO GOLDMAN

Segundo Alberto Ramos, sem um ajuste fiscal de verdade, o risco à frente para o País é crescimento do PIB a 1%, inflação a 6% e câmbio a R\$ 7,00

Por *Aline Bronzati (Broadcast)*



Entrevista com Alberto Ramos - Diretor de pesquisa macroeconômica para a América Latina do Goldman Sachs

NOVA YORK - O Banco Central (BC) tomou a medida necessária ao adotar um choque de juros diante do problema fiscal e de uma economia superaquecida no Brasil, avalia o diretor de pesquisa macroeconômica para a América Latina do Goldman Sachs, Alberto Ramos. O problema, alerta, é que a política monetária está 'sozinha remando contra a corrente'. "Se a corrente for muito forte, o barco não anda. Pode desviar das pedras, mas fica quase uma missão impossível para o Banco Central com a política fiscal no Brasil", diz Ramos, em entrevista ao Estadão/Broadcast, da sede do Goldman Sachs, em Nova York, nos Estados Unidos.

Na sua visão, as medidas de corte de gastos foram um 'pacotinho' e as metas fiscais prometidas já não condizem com a realidade da economia brasileira. Nesse contexto, o aumento de juros sinalizado pelo BC pode não ser suficiente se o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) mantiver uma política fiscal expansionista. O risco à frente é crescimento a 1%, inflação a 6% e câmbio a R\$ 7,00, projeta.

Diz também que o investidor estrangeiro já estava pouco interessado no Brasil, e que o pacote fiscal não conseguiu reverter esse sentimento. Ao contrário. "Dos poucos gringos que estavam interessados, alguns já estão jogando a toalha. Isso não é um bom sinal", diz.

A seguir, os principais trechos da entrevista:

Em sua análise pós-Copom, o sr. disse que o colegiado tomou uma ‘decisão ousada’ e que a retomada do ‘forward guidance’ (comunicação dos passos futuros), projetando mais duas altas da mesma magnitude, foi ‘muito explícita’. O mercado já estava se inclinando a uma alta de 1 ponto porcentual, mas, de fato, a decisão do BC surpreendeu?

Ela foi necessária, porque a medida essencial não foi tomada. O problema número um, dois e três do Brasil hoje se chama fiscal. E há dois problemas: o déficit primário e a dinâmica da dívida, que já é bastante alta e continua subindo cerca de três a quatro pontos porcentuais por ano. O Brasil tem hoje uma economia muito boa, um mercado de trabalho sólido, a receita crescendo muito bem em termos reais, porque a economia está indo bem e pelas medidas arrecadatórias que foram aprovadas nos últimos 18 meses. E ainda assim o País tem um déficit de um pouco abaixo de 10% do Produto Interno Bruto (PIB)? E quando o crescimento for 2% e a receita crescer menos, como é que fica?

Qual a raiz do problema?

Houve um exagero de gasto. Não venham dizer que não. Desde a PEC da transição, essa visão de tributar para gastar parece que não tem limite. E agora que não dá para tributar mais, o Brasil continua pisando em ovos para fazer um pacotinho.

A Argentina acaba de conseguir eliminar o déficit fiscal. É um bom exemplo ao Brasil?

O (Javier) Milei na Argentina fez um ajuste de cinco pontos do PIB, com a economia em recessão, e a popularidade dele se manteve. A Colômbia anunciou um pacote de (ajuste de) 1% do PIB e não chamou nenhuma conferência de imprensa. O México acha que vai crescer menos de 1% no próximo ano e se propôs, no orçamento, a fazer um ajuste fiscal de 2% do PIB. O Brasil fez um pacote que não é de corte de gastos, é de contenção. São economias contrafactuais. O gasto obrigatório vai crescer menos para que o discricionário possa aumentar. É um pacote de 0,2% do PIB e requereu uma planilha com 14 linhas de medidas e uma conferência de imprensa com seis ministros.

O pacote foi mais político?

O governo desenhou o pacote do ponto de vista de uma lógica política, não macroeconômica. Houve um erro da avaliação política achar que um pacote um pouquinho mais robusto ia ter um grande impacto na atividade e na popularidade do governo. Foi tanto medo em torno de um pacote que, de fato, não é expressivo. O Brasil precisa de um fiscal mais robusto pela dinâmica da dívida. Não se trata de entregar déficit primário ou zero, mas primários positivos, e isso não vemos a perder de vista. É um problema, e mesmo que não fosse, o Brasil teria um problema fiscal. A questão é que a economia está sobreaquecida e colocando pressão nas expectativas, no câmbio e forçando o Banco Central a dar um choque de juros. Então, do ponto de vista cíclico, se justifica uma política fiscal mais apertada para ajudar o Banco Central a controlar a inflação. O governo cometeu dois erros.

Quais?

O primeiro foi na avaliação da transição política, achar que a economia estava muito ruim, que era preciso recompor a base tributária e gastar. Foi uma farra de gasto e que levou ao sobreaquecimento do PIB. O governo turbinou a economia cedo demais em relação ao ciclo político. Geralmente, o que qualquer governo faz é segurar a onda nos primeiros dois anos, ganhar espaço fiscal, para depois gastar um pouquinho. Todo mundo quer ser reeleito. É do jogo, ninguém é criticado por causa disso. Quem está no poder quer ficar e quem está fora quer entrar. O (ex-presidente Jair) Bolsonaro fez isso, todos os outros que o antecederam também. Era o que seria de se esperar. Agora, o governo foi com muita sede ao pote, exagerou a mão no gasto.

E o segundo erro?

A economia, que não estava assim tão ruim, rapidamente sobreaqueceu. E hoje o Brasil tem um pepino na mão. Ainda tinha tempo de corrigir, porque a eleição é em dois anos. O que era necessário agora? Depois desse erro inicial, o governo deveria segurar a onda e complementar o aumento de juro do Banco Central com uma política fiscal mais apertada. A economia iria se estabilizar, desacelerar um pouquinho, mas não colapsar. Agora, o governo mostrou que não quer fazer isso.

Pode ser um erro porque agora não tem âncora fiscal, com uma demanda demasiada da política monetária.

“A gente está vendo um filme de uma família na praia, contentíssima. Parece que está tudo bem, mas está vindo aí um tsunami. E o mercado está antecipando isso”

Qual o risco?

A política monetária está sozinha remando contra a corrente. Se a corrente for muito forte, o barco não anda. Pode desviar das pedras, mas fica quase uma missão impossível para o Banco Central com este tipo de política fiscal. Esse pode ser o segundo erro. Ainda tinha tempo de corrigir e depois dar uma alavancada para alinhar a economia com o ciclo político. E, ao não fazer isso, pode se ter uma desaceleração mais abrupta da economia do que em vez de tirar alguma pressão e deixá-la desacelerar. Ainda estamos para ver esse filme.

O pior ainda está por vir?

A gente está vendo um filme de uma família na praia, contentíssima. Parece que está tudo bem, mas está vindo aí um tsunami. E o mercado está antecipando isso, de que não vai terminar bem.

O mercado é mais duro com Lula do que foi com Bolsonaro?

Entrar nessa de que está tudo bem, de que é o mercado que tem má vontade em relação ao governo, não resolve o problema. Ignorar os sinais do mercado não é uma boa. O mercado olha a política macro e suas implicações para o futuro do País. Se fosse uma coisa emocional, alguém ia tomar a outra ponta e ganhar dinheiro. E ninguém está fazendo isso. O mercado quer que o País vá bem, cresça com inclusão e paz social, e que seja sustentável. O que eu acho que o governo não entende é que a economia não está em um equilíbrio estável, mas altamente instável porque está sobreaquecida. O hiato do produto (o crescimento da economia acima do seu potencial) está cada vez mais positivo.

O que vem à frente?

Não dá para repetir um segundo ano de crescimento a 3,5%, inflação a 4,5% e câmbio a R\$ 6,00. O desemprego está no menor nível dos últimos 14 anos, e isso está colocando muita pressão na inflação, em especial a de serviços. Então, este equilíbrio não é estável. A próxima interação de uma economia sobreaquecida é crescimento a 1%, inflação a 6% e câmbio a R\$ 7,00, se não forem tomadas as medidas necessárias. Quanto mais o governo resistir, mais custoso será arrumar a casa.

Por que o alívio do mercado após a surpresa com a alta na Selic e a retomada do ‘forward guidance’ foi tão curto?

Imagine se o Banco Central tivesse aumentado 0,75 ponto porcentual? Não teria nem tido efeito, seria pior do que foi. O mercado fez o trabalho certo e se moveu antes.

“Estamos falando em contingenciamento, bloqueio de gastos para entregar uma meta fiscal que hoje não tem nada a ver com a realidade macro do Brasil. Se alcançá-la, ainda será muito pouco”

O temor de dominância fiscal (situação em que a alta do juro já não obtém o efeito de reduzir a inflação) persiste. O Brasil corre esse risco?

O Brasil pode ainda não estar, mas, claramente, há sintomas de um regime de dominância fiscal e os riscos são maiores do que há seis meses. Mas não é um processo irreversível, em que nada funciona e isso termina muito mal. Ainda é possível resolver. E requer o quê? Uma política fiscal mais apertada. A resposta está aí. O fiscal está muito complicado, muito ruim.

Muitos economistas e executivos dizem que o problema fiscal do Brasil não é difícil de ser resolvido. O sr. concorda?

Este é um problema que tem solução. Se fosse um problema sem solução, a gente deveria entrar no desespero. O que mais preocupa o mercado é que quem tem a solução na mão, mas não quer entregar. Estamos falando em contingenciamento, bloqueio de gastos para entregar uma meta fiscal

que hoje não tem nada a ver com a realidade macro do Brasil. Se alcançá-la, ainda será muito pouco.

O BC indicou a Selic a 14,25%. É suficiente?

Esse aumento de juros pode não ser suficiente se não arrumar o fiscal. Se o governo entrar naquela dinâmica do 'morde e assopra', que o Banco Central aperta e o gasto fiscal continua, o risco de isso terminar muito mal aumenta. A coisa piorou. O sentimento local é muito negativo.

E como fica a cabeça do investidor estrangeiro em meio a tudo isso?

O gringo está também ficando muito negativo. Esse investidor estava pouco interessado no Brasil. O que eu vi até há pouco tempo era um local muito negativo, e o gringo desinteressado. Dos poucos gringos que estavam interessados, alguns já estão jogando a toalha. Isso não é um bom sinal. Tem gente que apostou que ia dar certo, que o juro ia cair, mas já perdeu dinheiro duas ou três vezes, e o Brasil já não interessa mais.

O presidente Lula teve uma relação conflituosa com o presidente do BC, Roberto Campos Neto. O futuro presidente do BC, Gabriel Galípolo, indicado por Lula, assume com um desafio muito maior na política monetária?

Sim. O Galípolo pegou um limão, uma situação extremamente difícil de manejar. Mas eu não acho que ele vai ser 'dovish' (suave na condução da política monetária) não. Ele é extremamente inteligente e tem uma inteligência emocional altíssima, tecnicamente já sabia muito e ficou ainda mais por dentro da dinâmica da política monetária e financeira. O Galípolo é capaz de convencer o governo e o Lula de fazer o que é necessário agora, e que isso é bom para o País e politicamente. Protelar é pior. Não compro absolutamente nada que ele vai ser 'dovish'.

O que mais te preocupa?

Não ter uma âncora fiscal, e que ainda estão puxando para o outro lado. O trabalho que estão dando ao Banco Central é uma missão impossível se o fiscal continuar a puxar nessa direção. Isso que me preocupa, não que o Banco Central falhe na sua missão. Também pode acontecer, mas não é o que me preocupa.

Com o choque de juros do BC, como ficam as projeções do Goldman para o Brasil?

As projeções ficam até deixarem de fazer sentido.

E qual a expectativa para o câmbio?

Está sob revisão. O câmbio tem potencial para apreciar condicionado a uma resposta fiscal. Mas essa probabilidade não parece ser muito alta. Se o governo não der a resposta fiscal, o Brasil entra em uma zona meio escura. Não se pode obrigar as pessoas a ficarem animadas e comprarem ativos brasileiros nessa situação.

Quanto ao risco de uma desaceleração muito abrupta da economia que o sr. mencionou, com os juros em 14,25%, esse cenário já se materializa em 2025?

Essa vai ser a próxima ficha a cair. Se o governo for por este caminho, no qual o fiscal não dá o suporte necessário, o risco de um cenário mais extremo, de uma desaceleração mais abrupta da economia, aumenta. Precisa desse choque de juros. Se o Banco Central não fizer isso, é pior, a economia cai mais rápido e vai mais fundo, o câmbio vai a R\$ 7,50, o sentimento deteriora ainda mais. É um trabalho difícil, mas tem de ser feito mesmo que no final tenha um sucesso limitado e que seja um processo prolongado.

Há luz no fim do túnel?

Nada dura para sempre. A boa notícia é que o problema do Brasil tem solução. É virar e andar para trás. Todo mundo já vinha dizendo que o gasto estava crescendo muito rápido, que o arcabouço era poroso e que as metas só se sustentavam com um aumento muito elevado de receitas. Acabou por turbinar demais e a economia tem um limite de velocidade, que foi excedido. Mas há uma certa crença ideológica de que o Brasil só cresce com gasto fiscal e que, se não for o governo e os agentes paraestatais como as empresas e bancos públicos, Estados e municípios, a economia nunca



anda. Eu discordo. O Brasil tem desigualdades sociais inaceitáveis e há claramente o papel do Estado, mas com limite e tempo. Não dá para o País se endividar, tributar e gastar.

O Fed (banco central americano) pode cortar menos os juros por medidas inflacionárias na gestão de Donald Trump, mas antes disso o comportamento dos preços já preocupa o mercado. Como esse quadro pode afetar o Brasil?

Infelizmente, os maiores problemas do Brasil estão dentro, não fora de casa. Um dólar mais forte e um Fed com menos capacidade para cortar os juros não ajuda. É mais um argumento para o País fazer o trabalho de casa na área fiscal. É preciso dar mais resiliência à economia nesse contexto global.

Nos EUA, a situação econômica, em especial, a inflação, causou uma surpresa nas urnas, com uma vitória maciça de Donald Trump. O mesmo filme pode se repetir no Brasil em 2026?

Pode. Cada caso é um caso. Não dá para fazer muitos paralelos. As pessoas confundem muito inflação com nível de preço. Inflação não é o nível de preço. É a taxa de variação dos preços. A inflação está baixa, mas o nível de preço subiu muito. O tema da inflação pode ter um custo político muito elevado.

Os mercados emergentes tiveram mais upgrades do que downgrades de rating neste ano. O Brasil está nesta lista, com a recente decisão da Moody's. Sem maior comprometimento fiscal, o Brasil pode dizer adeus à retomada do grau de investimento com Lula?

Já era pouco provável que o Brasil recuperasse o grau de investimento. Ficou mais distante e, agora, o risco está quase na direção contrária. Se o Brasil não resolver o problema fiscal, com a deterioração das condições financeiras, do câmbio, da pressão na política monetária, pode chegar em 2025, 2026 com crescimento baixo, inflação e juros altos.

E se nada for feito?

Vamos imaginar que o Brasil não enfrente uma crise fiscal, a economia desacelera, os juros sobem e o governo empurra com a barriga o pacote fiscal, faz um contingenciamento daqui a dois meses, depois outro, pede uma medida tributária ao Congresso, e o câmbio fica em R\$ 6,00, não volta. Carregar uma dívida alta tem consequências macroeconômicas em termos de juro real, investimento, crescimento, potência da política fiscal e da capacidade do Banco Central de entregar a inflação na meta. Ou seja, mesmo não tendo uma crise fiscal, não é uma boa. O equilíbrio macroeconômico mais saudável seria um fiscal não expansionista. Vamos ver.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/12/2024

GOVERNO FECHA ACORDO COM MILITARES E MANTÉM TRANSIÇÃO DE IDADE MÍNIMA ATÉ 2032

Ministério da Fazenda estima ganhos de R\$ 2 bilhões por ano com as medidas que atingem as Forças Armadas; Casa Civil prepara projeto

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA – O governo federal e a equipe econômica fecharam acordo com os militares para o envio do projeto de lei com medidas de ajuste fiscal que atingem as Forças Armadas. O texto prevê transição até 2032 para o estabelecimento da idade mínima de 55 anos para que os militares possam ir para a reserva remunerada (aposentadoria). Hoje, não há idade mínima, apenas o tempo mínimo de serviço – 35 anos.

O projeto de lei está sob análise na Casa Civil, mas a expectativa é de que seja enviado ao Congresso nos próximos dias. A reunião que selou o acordo aconteceu na última quarta-feira, 12, no Palácio do Planalto, e contou com os ministros Rui Costa (Casa Civil), Fernando Haddad (Fazenda), José Múcio (Defesa), além de técnicos como o secretário do Tesouro, Rogério Ceron.

O Ministério da Fazenda estima uma economia em torno de R\$ 2 bilhões por ano, como antecipou o Estadão, com as medidas acertadas com o Ministério da Defesa para endurecer regras da previdência dos militares.



O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e o ministro da Defesa, José Múcio Monteiro (Defesa), em cerimônia de comemoração dos 25 anos do ministério da Defesa. Foto: WILTON JUNIOR/Estadão

Durante entrevista coletiva para apresentação das medidas de ajuste, no final de novembro, o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que a transição estaria completa até o final “desta década”. Os militares, contudo, queriam um prazo mais longo, até 2035; mas o acordo fechado estabeleceu o ano de 2032.

De acordo com o secretário, essa transição foi necessária para adaptar a evolução das turmas das Forças Armadas. Durigan explicou que haverá R\$ 1 bilhão de economia com corte de despesas e outro R\$ 1 bilhão com aumento de arrecadação.

Medidas

O pacote do governo que atinge os militares inicialmente acordado com a Fazenda quatro medidas: idade mínima de 55 anos, fim da “morte ficta” ou morte fictícia, fim da concessão sucessiva de pensões, e aumento da contribuição para o fundo de saúde.

A idade mínima de 55 anos foi o ponto de insatisfação com as Formas Armadas, mas em relação ao período de transição. Hoje, o critério para aposentadoria é pelo tempo de serviço – ao menos 35 anos. A cúpula da Marinha chegou a divulgar um comunicado, obtido pelo Estadão, questionando as medidas e soltou um vídeo nas redes sociais questionando o que seriam “privilégios” atribuídos às Forças.

Com o fim da morte ficta, a chamada “morte fictícia”, militares expulsos das Forças por crimes ou mau comportamento não poderão repassar às suas famílias o direito a receber pensão. Agora, a família do militar passará a ter direito a auxílio-reclusão, tal como previsto 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.

Outra medida é o fim concessão sucessiva de pensões. 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).

Já o Fundo de Saúde terá uma contribuição de 3,5% da remuneração do militar, até janeiro de 2026.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/12/2024

REFORMA TRIBUTÁRIA: O QUE A CÂMARA PODE DERRUBAR E O QUE DEVE MANTER NO TEXTO APROVADO PELO SENADO

Deputados podem retirar equiparação do saneamento a serviços de saúde, com alíquota reduzida, e retomar lista de medicamento com imposto zero

Por Amanda Pupo (Broadcast), Giordanna Neves (Broadcast) e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - A Câmara analisa na próxima semana, pela segunda vez, o primeiro projeto de regulamentação da reforma tributária. O texto foi aprovado nesta quinta-feira pelo Senado Federal; mas, como houve alterações, a proposta retorna para mais uma análise dos deputados antes de ir à sanção presidencial.

A Câmara, no entanto, como casa revisora, poderá apenas confirmar ou rejeitar as modificações feitas pelo Senado, sem mudar o conteúdo das propostas. O relator da regulamentação da reforma tributária na Casa, Reginaldo Lopes (PT-MG), afirmou ao Estadão que se reunirá neste domingo com o grupo de trabalho e também com a Fazenda para discutir o tema.

Veja o que os deputados podem mudar em relação ao texto aprovado no Senado:

Medicamentos

O relator defende que o texto volte a contemplar a lista de medicamentos que terão alíquota zero, conforme o projeto originalmente aprovado pelos deputados. Ainda assim, segundo apurou a reportagem, Lopes vai levar o assunto para ser tratado no colégio de líderes.



O relator da regulamentação da reforma na Câmara, Reginaldo Lopes, e o presidente da Casa na primeira votação da proposta, em julho. Foto: Wilton Junior/ Estadão

No Senado, o relator Eduardo Braga (MDB-AM) retirou essa lista e a substituiu por seis áreas gerais que chamou de “linhas de cuidado”, remetendo a definição individual dos remédios que serão zerados a uma nova lei complementar. Ou seja, pelo texto atual, a lista dos medicamentos será estabelecida somente nas discussões de um novo projeto de lei - o que gerou preocupações no setor farmacêutico e entre integrantes

do Ministério da Saúde.

Quando apresentou o relatório, o senador argumentou que a saída foi construída porque o rol de medicamentos para entrar na regulamentação estava crescendo muito, demandando uma discussão muito específica da área da saúde. O anexo com os nomes dos remédios saiu da Câmara com 383 itens; mas, segundo Braga, nos debates no Senado já havia aumentado para 486, sendo que novas demandas ameaçavam aumentar a lista para 600 medicamentos.

As farmacêuticas já estão mobilizadas para reverter essa mudança na Câmara. O Grupo FarmaBrasil, que representa as 12 maiores empresas farmacêuticas do País, argumenta que o eventual descasamento entre a vigência do novo sistema tributário e a lei sugerida com a lista de medicamentos geraria uma lacuna perigosa para o preço dos produtos.

“Essa situação agravaria o custo desses produtos no varejo, prejudicando diretamente os pacientes que dependem desses tratamentos e comprometendo o acesso a medicamentos e possivelmente aumentando a judicialização e sobrecarregando o SUS”, disse o presidente-executivo da associação, Reginaldo Arcuri.

No texto aprovado pelo Senado, a definição para quem terá alíquota zero se limitou à listagem de linhas de cuidado que têm relação com os remédios a receber esse tratamento especial: tratamentos oncológicos, doenças raras, DST/Aids, doenças negligenciadas, vacinas e soros e diabetes mellitus. Além disso, garante o benefício para compras governamentais e para os itens que atendem ao programa Farmácia Popular.

Saneamento



A Câmara tende a retirar a proposta aprovada pelo Senado que equiparou o regime especial de tributação do saneamento ao regime da saúde, com desconto de 60% sobre a alíquota padrão do novo Imposto sobre Valor Agregado, apurou o Estadão/Broadcast.

Essa alteração foi considerada a mais significativa, já que adicionaria mais 0,38 ponto porcentual à alíquota padrão, nos cálculos do secretário especial da reforma tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy.

Imóveis

Os redutores de alíquota aprovados pelo Senado nas operações envolvendo imóveis tendem a ser mantidos pela Câmara. Pelo texto aprovado pelos senadores, para a venda de imóveis, a alíquota incidente será de 50% da alíquota padrão do IVA.

O texto que saiu da Câmara previa um redutor de 40%. Já no caso do aluguel, arrendamento e cessão, o redutor foi elevado para 70% – o anterior era de uma redução de 60% da alíquota padrão.

Zona Franca

Os deputados também deverão reavaliar os incentivos adicionais concedidos à Zona Franca de Manaus. Conforme mostrou o Estadão, Braga incluiu vantagens que extrapolam até os benefícios existentes hoje para as empresas da região.

Braga elevou o crédito presumido de IBS para as vendas feitas fora da Zona Franca e ampliou o acesso de empresas de setores como ar-condicionado, bicicletas e vestuário ao benefício. Ele também permitiu que mais empresas tenham acesso a um crédito presumido de CBS (IVA de atribuição federal).

Além de incentivos à toda a região, Braga também inseriu um benefício para a Atem, distribuidora que controla a única refinaria na região. Isso porque ele alterou a regra da Zona Franca permitindo que atividades de refino, desde que desempenhadas na região, tenham acesso ao conjunto de benefícios. Atualmente, a atividade de refino não pode acessar benefícios da Zona Franca.

O relator da reforma na Câmara, Reginaldo Lopes (PT-MG), adiantou que todos os pontos inseridos que foram objeto de acordo serão analisados pelo colégio de líderes da Casa e poderão eventualmente ser cortados.

Substituição tributária

A incorporação pelo Senado de uma mudança que permite a substituição tributária para setores como cigarros e bebidas deve ser discutida ainda com o Ministério da Fazenda. A substituição tributária é um mecanismo que transfere a responsabilidade pelo pagamento de um imposto para um contribuinte anterior na cadeia produtiva.

A reportagem apurou que esse foi um pedido feito por todos os governadores. A avaliação deles é de que o mecanismo é eficiente para o combate à sonegação.

Especialistas apontam, porém, que a substituição tributária vai no sentido oposto da simplificação do sistema, que é a espinha dorsal da proposta. Segundo tributaristas, o mecanismo torna a vida das empresas mais complexa, ainda mais se houver incentivos fiscais. Isso porque, para fazer o recolhimento de impostos em uma única etapa, é preciso fazer uma estimativa sobre as operações seguintes na cadeia produtiva.

“A substituição tributária adiciona muita complexidade ao sistema tributário. Da forma proposta no PLP 68 (projeto aprovado no Senado), implicaria recolhimentos antecipados do IBS e da CBS na cadeia, o que exigiria cálculos estimados, com base em pautas, que podem não refletir as operações reais”, afirma Breno Vasconcelos, sócio de Mannrich e Vasconcelos Advogados e professor do Insper.

“Isso demanda muito tempo das empresas com apuração, verificação posterior do valor efetivo da operação e apresentação de pedidos de ressarcimento, quando o valor estimado fica superior ao efetivo, contrariando os princípios de simplicidade e eficiência que o novo regime tributário busca promover”, acrescentou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/12/2024

SENADO RETOMA JABUTI DE ENERGIA SOLAR NO PL DAS EÓLICAS OFFSHORE E IMPACTO NA CONTA DE LUZ VAI A 9%

Senadores incluíram, de última hora, trecho que prorroga subsídios à mini geração distribuída, ampliando custo ao consumidor em relação ao texto do relator Weverton (PDT-MA)

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA - A aprovação no Senado do projeto de lei que regulamenta a produção de energia eólica offshore (em alto-mar) nesta quinta-feira, 12, teve uma surpresa de última hora que pegou até especialistas de energia desprevenidos. Uma mudança no texto patrocinado pelos senadores Marcos Rogério (PL-RO) e Irajá (PSD-TO) voltou com um jabuti que havia sido excluído pelo relator da proposta, senador Weverton (PDT-MA), ampliando benefícios para a geração de energia solar, via micro e minigeração distribuídas (GD).

Pelas contas da Frente Nacional dos Consumidores de Energia, tendo como base estudo da consultoria PSR, o impacto na conta de luz, que antes seria de 7,5% ao ano, agora será de 9%.

“O resultado será um aumento de 9% no custo da energia e uma despesa anual de R\$ 21 bilhões em subsídios até 2050, totalizando cerca de R\$ 545 bilhões, segundo estimativa da Frente Nacional dos Consumidores de Energia (FNCE) com base em estudo da consultoria PSR”, disse a entidade em nota.



Segundo cálculos da Aneel, benefício aos produtores de energia solar custará R\$ 24 bilhões até 2045. Foto: Tiago Queiroz/Estadão

O projeto de lei foi aprovado por 40 votos a 28. Agora, ele vai à sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que ainda poderá vetar a proposta. Caso Lula opte pelo veto, o Congresso poderá fazer nova votação para derrubar o veto. Procurado, o Ministério de Minas e Energia (MME) não retornou aos pedidos feitos pelo Estadão para se pronunciar sobre qual será a recomendação a ser feita pela pasta.

A emenda que beneficia o setor solar prorroga o prazo para conclusão de empreendimentos, para que eles possam usufruir do descontos nos custos de transmissão e distribuição de energia elétrica. Pelas contas da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) o impacto será de R\$ 24 bilhões até 2045. Já a PSR calcula R\$ 36 até 2050.

Pela lei de incentivo ao setor de energia solar, aprovada em 2022, unidades de geração solar teriam 12 meses para entrar em operação, após a solicitação de acesso ao sistema, para ter direito ao benefício de não pagar pelo custo da infraestrutura de distribuição e transmissão até 2045.

Agora, elas terão 24 meses, começando a contar a partir da assinatura do Contrato de Uso do Sistema de Distribuição (CUSD). Isso pode permitir que grandes condomínios ou fazendas de geração de energia solar possam usufruir da vantagem.

Como mostrou o Estadão em setembro, o setor solar já vinha tentando emplacar o benefício em outro projeto, o do Combustível do Futuro. A proposta chegou a ser aprovada no Senado, mas caiu



na Câmara. Agora, conseguiu passar pelas duas Casas, pegando carona no projeto de lei que cria o marco regulatório das eólicas offshore.

Entenda os 'jabutis'

Durante a tramitação do projeto de lei das eólicas offshore na Câmara, houve a incorporação de oito medidas que não tinham relação com a proposta original. No linguajar do Congresso, essas medidas alheias ao texto ganham o apelido de "jabutis".

Dois desses jabutis foram recusados pelo senador Weverton (incluindo o benefício ao setor de energia solar), mas seis foram mantidos. Na votação em plenário, o benefício à energia solar foi retomado, totalizando sete jabutis. Entre eles está a contratação de térmicas a gás de forma compulsória em regiões do País que não têm abastecimento do produto e a contratação compulsória de energia gerada por pequenas centrais hidrelétricas (PCHs).

O projeto aprovado na Câmara tinha um impacto de 11% de aumento na conta de luz, pelas contas da PSR, feitas no início da tramitação do projeto, em 2023. Com a retirada de um jabuti, o percentual caiu para 9%.

O maior custo do projeto vem de uma proposta para viabilizar as termelétricas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Na privatização da Eletrobras, ficou determinado que haveria um preço teto para a contratação dessa energia. Mas o leilão de 2019 ficou vazio, sem interessados. Agora, o PL retira esse preço teto – o que, na prática, vai embutir no preço da energia a ser paga pelos consumidores o custo de construção de gasodutos que vão sair da costa do País até essas regiões onde não há gás.

Outro custo elevado é a contratação compulsória de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), que também têm preço de construção mais alto do que outras fontes disponíveis no sistema.

Essa diferença entre o que vai ser pago pelos consumidores e o que poderia ser pago por fontes mais baratas é o que está sendo considerado pelas entidades no cálculo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/12/2024

GERAÇÃO DE ENERGIA NO BRASIL ATINGE RECORDE COM A EXPANSÃO DE FONTES RENOVÁVEIS, DIZ ANEEL

Nove de cada dez megawatts adicionados ao sistema até agora, em 2024, vieram de geração solar fotovoltaica ou eólica

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) informou nesta sexta-feira, 13, que o Brasil alcançou novo recorde anual de expansão da geração de energia elétrica, com 10.321 megawatts (MW) até o momento. O regulador aponta que essa marca foi atingida após a liberação da operação comercial de sete unidades geradoras da usina eólica Serra do Assuruá 13, localizada na Bahia.

Do total de 10.321 MW de expansão em 2024, cerca de 91% da potência instalada são provenientes das fontes solar fotovoltaica e eólica. Foram 283 novas usinas implantadas no ano, sendo 139 solares fotovoltaicas (5.354,17 MW), 115 eólicas (4.045,40 MW), 20 termoeletricas (869,70 MW), sete pequenas centrais hidrelétricas (47,50 MW) e duas centrais geradoras hidrelétricas (4,60 MW).

O recorde anterior era do ano de 2023 quando o País atingiu a marca de 10.316 MW de expansão no período completo de 12 meses.



Das 283 novas usinas implantadas no Brasil no ano até agora, 139 são solares fotovoltaicas (5.354,17 MW) e 115, eólicas (4.045,40 MW) Foto: Tiago Queiroz/Estadão

O novo recorde não é a única marca importante relacionada às fontes renováveis em 2024. Em novembro, a fonte solar atingiu a marca histórica de 50 gigawatts (GW) de potência instalada operacional no Brasil, e mais de 1,5 milhão de empregos “verdes” acumulados desde 2012, segundo levantamento da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar).

De acordo com a entidade, nesse período o setor trouxe ao Brasil cerca de R\$ 230 bilhões em investimentos e foi impulsionado pelo segmento de geração distribuída (quando a fonte está instalada perto do local de consumo, como nas residências), responsável por 33,5 GW desse total. Já as grandes usinas fotovoltaicas atingiram 16,5 GW este ano.

Com esse marco, o Brasil entrou para o seleto grupo dos seis países a ultrapassar 50 GW da fonte solar, ao lado de China, Estados Unidos, Japão, Alemanha e Índia, que lideram nesta ordem o ranking global de potência instalada fotovoltaica.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/12/2024

VOTORANTIM CIMENTOS PODE TER DESCONTO DE ATÉ 65% EM MULTA BILIONÁRIA NO CADE

Empresa quer usar o programa Desenrola Agências Reguladoras para encerrar disputa judicial relativa ao Cartel do Cimento, que já dura 10 anos

Por Amanda Pupo (Broadcast)

BRASÍLIA - A Votorantim Cimentos negocia o encerramento da disputa judicial que se arrasta desde que foi condenada em 2014 pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) por participação no Cartel do Cimento. Se concretizada, a saída vai resultar no pagamento com descontos de até 65% em multa bilionária e na substituição de restrições concorrenciais impostas pelo Cade. O Estadão/Broadcast apurou que, no processo mais relevante, o valor da multa original, antes do desconto, supera hoje R\$ 2 bilhões.

Para finalizar o litígio na Justiça, a gigante do setor se ampara no Desenrola Agências Reguladoras, uma das medidas aprovadas pelo Congresso para compensar a desoneração da folha e garantir a arrecadação do governo federal. Pelas regras do programa, valores inscritos na Dívida Ativa há cinco anos ou mais têm desconto de 50% se pagos à vista, e de 65% se o tempo de inscrição for de dez anos ou mais. Há condições menos vantajosas se houver parcelamento do débito.



**Fábrica da Votorantim Cimentos em Edealina, Goiás
Foto: Votorantim Cimentos/Divulgação**

Procurada, a Votorantim Cimentos confirmou que está em discussões com o Cade e com a Procuradoria Geral Federal (PGF) para firmar uma “potencial transação”. Em comunicado, a companhia confirmou também que a negociação envolve pôr fim aos processos administrativos e judiciais envolvendo a Votorantim Cimentos e o órgão antitruste.



Segundo apurou o Estadão/Broadcast, na parte concorrencial, as novas restrições à empresa, dentro dessas negociações, devem envolver limitações na influência administrativa da Supermix Concreto, empresa na qual a Votorantim tem participação societária.

À época da condenação, o Cade impôs às empresas e pessoas físicas envolvidas no chamado Cartel do Cimento uma multa de R\$ 3,1 bilhões, até então o maior valor que a autoridade antitruste já havia aplicado para punir um cartel. O episódio é considerado histórico pela dimensão. No processo, o Cade concluiu que durante décadas o cartel, que envolvia as maiores empresas do setor à época, controlou o preço de um dos principais insumos da construção civil no País, dando prejuízo de R\$ 1 bilhão aos consumidores brasileiros.

Obrigações suspensas

As obrigações pró-concorrenciais originalmente impostas pelo Cade há dez anos estão até hoje suspensas por decisão judicial, após a companhia recorrer ao Judiciário contra a condenação no Cartel do Cimento. A substituição dos remédios foi negociada com o próprio órgão antitruste. Entre os expedientes originais estava a obrigação de a companhia alienar 35% da sua capacidade instalada em concreto, o que não foi feito.

O acordo foi validado pelo tribunal do Cade e agora precisa ser homologado judicialmente. Embora o Desenrola tenha sido criado para o governo reaver dívidas não tributárias, o entendimento da Advocacia-Geral da União (AGU) foi de que, para a empresa aderir à transação especial, era preciso dar uma solução também para as obrigações não pecuniárias (os remédios do Cade), o que permitirá, num próximo passo, o encerramento do litígio judicial que contesta a condenação de 2014.

Essa repactuação foi votada no fim da sessão do Cade desta quarta-feira, 11, muito rapidamente, por se tratar de um caso sigiloso. A aprovação teve uma ressalva, o voto contrário do conselheiro Gustavo Augusto. Sem entrar em detalhes, o conselheiro disse não rechaçar a possibilidade de revisão das restrições, mas discordou da opção para esse caso. Em sua avaliação, o interesse público primário deveria ser o cumprimento da decisão do órgão tomada há dez anos. Para ele, houve uma inversão dessa prioridade no momento em que o poder público privilegiou o recebimento da multa.

“Me parece que aqui está se invertendo a lógica, ou seja, está se privilegiando o interesse público secundário, que é o recebimento da multa, abrindo-se mão do interesse público primário, que seria o cumprimento integral da decisão, embora pudéssemos, eventualmente, discutir parte dela”, afirmou Gustavo Augusto.

Já a Procuradoria Federal junto ao Cade argumentou no processo que o novo acordo seria vantajoso para o ambiente concorrencial, apurou o Estadão/Broadcast. Os envolvidos avaliam que o encerramento do litígio e o pagamento da multa com as condições abertas pelo Desenrola seriam positivos tanto para a empresa quanto para o órgão antitruste. Pontuam também que as condições de mercado mudaram em dez anos e, portanto, as restrições definidas pelo órgão antitruste teriam perdido a razão.

Arrecadação

A expectativa de arrecadação com o Desenrola Agências Reguladoras é marcada por um vai e vem da Procuradoria-Geral Federal (PGF) nos últimos meses. Inicialmente, depois que a medida foi aprovada pelo Congresso, o governo estimou que o programa poderia verter R\$ 4 bilhões aos cofres públicos ainda neste ano, o que foi confirmado no Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas do 4.º Bimestre, publicado pela equipe econômica em setembro.

No entanto, o documento seguinte, relativo ao 5.º bimestre, chegou a dispensar essa previsão ao considerar um parecer da PGF que alertava não ter como assegurar “com elevado grau de certeza” o efetivo ingresso do valor ainda em 2024. Uma semana depois, o cenário mudou novamente. No relatório extemporâneo publicado no final de novembro, o governo melhorou sua projeção de resultado primário ao incorporar um possível ingresso de R\$ 2,7 bilhões com o Desenrola Agências

Reguladoras. A decisão levou em consideração de novo um parecer da PGF, dessa vez afirmando que a entrada dos valores tinha “alta probabilidade” de acontecer.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/12/2024

DESPESA COM PREVIDÊNCIA PODE AUMENTAR R\$ 14 BILHÕES ALÉM DO PREVISTO EM 2025 MESMO COM PACOTE FISCAL

Aumento de gastos compromete quase metade da economia esperada com o pacote de redução de despesas no ano que vem

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – As despesas com benefícios da Previdência Social podem aumentar R\$ 14 bilhões acima do previsto pelo governo Lula no Orçamento de 2025 mesmo com o pacote de corte de gastos enviado pelo Executivo.

A projeção foi feita pelas consultorias de orçamento do Congresso Nacional e entrou no relatório da área de Trabalho e Previdência da lei orçamentária, apresentado pelo senador Ciro Nogueira (PP-PI) e aprovado pela Comissão Mista de Orçamento (CMO) do Legislativo nesta semana.

Para os técnicos do Congresso, os gastos com benefícios previdenciários estão subestimados. O Ministério do Planejamento e Orçamento afirmou ao Estadão que as despesas precisarão ser revistas na tramitação do projeto orçamentário, ainda no Congresso Nacional, ou pelo próprio governo, no ano que vem.

O apontamento mostra o risco de o aumento de gastos com a Previdência comprometer quase metade da economia prevista com o corte de gastos proposto pelo governo em 2025, calculado inicialmente pela equipe econômica em R\$ 30,6 bilhões.

O pacote limita o ganho real do salário mínimo, o que impacta nos pagamentos de aposentadorias e outros benefícios. Caso a proposta do governo seja aprovada pelo Congresso, o aumento passaria a ser limitado a 2,5% ao ano acima da inflação a partir de 2025 – atualmente, a correção é pela inflação mais o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de dois anos antes.



Edifício sede do Instituto Nacional do Seguro Social, em Brasília. Foto: AngelaMacario

O governo estimou um gasto de R\$ 964 bilhões com benefícios previdenciários no Orçamento de 2025. Mas, de acordo com técnicos do Congresso, a despesa efetiva pode ser maior. Um dos fatores de risco é o comportamento desses valores em 2024, que cresceram acima do previsto. Neste ano, a previsão inicial era de R\$ 885 bilhões, mas a despesa deve bater em R\$ 940 bilhões no fim do ano, de acordo com projeções do Poder Executivo.

Outro fator de alerta é o aumento da projeção de inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), que impacta no salário mínimo. O índice estava com uma previsão de crescimento de 3,82% até novembro, quando o Orçamento foi enviado, mas aumentou para 4,84% na última atualização feita pelo governo. Com isso, o valor projetado para o salário mínimo, por sua vez, subiu de R\$ 1.509 para R\$ 1.528. Se o pacote do governo for aprovado, o valor deve ir para R\$ 1.518, ainda acima do que está no Orçamento.

O governo esperava economizar R\$ 2,2 bilhões com a mudança na regra do salário em 2025 quando o pacote foi apresentado. Antes disso, o Orçamento de 2025 foi enviado incorporando projeções de

penúltimo em aposentadorias e benefícios e sociais. Ainda assim, os consultores do Congresso e do Poder Executivo entendem que a despesa com a Previdência Social pode estar subestimada.

“Os dois fatores mencionados, a correção da despesa com benefícios previdenciários para 2024 e o aumento do INPC projetado, apontam para uma possível subestimação de aproximadamente R\$ 16 bilhões dessa despesa, que poderia se reduzir para cerca de R\$ 14 bilhões, em caso de aprovação do PL 4.614/2024 (projeto do pacote que limita o crescimento do salário mínimo)”, diz o relatório apresentado pelo senador Ciro Nogueira e aprovado pela comissão do Congresso. “Essa situação transcende os trabalhos desta relatoria, porém entendemos que essa despesa, em especial, deveria ser objeto de acompanhamento mais detalhado pela CMO.”

O Ministério do Planejamento e Orçamento afirmou ter verificado a “necessidade de atualização dos valores previstos para fazer frente a essas despesas, uma vez que os valores se encontram defasados”.

Quando as despesas ficam subestimadas no Orçamento, o Congresso pode alterar a previsão, aumentando os gastos programados, tarefa que cabe ao relator-geral do Orçamento, senador Angelo Coronel (PSD-BA). O aumento diminuiria o espaço para outros gastos, incluindo as emendas parlamentares, recursos indicados por deputados e senadores para seus redutos eleitorais.

Nos últimos anos, o Congresso não tem feito esse ajuste, a menos que o governo peça. Pelo contrário, em anos anteriores, o Legislativo cortou despesas obrigatórias para turbinar as emendas.

Se a projeção se confirmar, o governo terá de fazer ajustes no Orçamento ao longo do ano que vem. O crescimento de despesas obrigatórias, como é o caso dos benefícios da Previdência Social, impõe corte em gastos de custeio dos ministérios e de investimentos, como aconteceu neste ano – R\$ 17,6 bilhões estão bloqueados no Orçamento atualmente devido a essa situação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/12/2024

AÇÕES DE REPARAÇÃO DA BRASKEM EM MACEIÓ

Plano envolve desembolso de R\$ 16,3 bilhões pela empresa

Por Braskem e Estádio Blue Studio

O início das ações da Braskem para mitigar, reparar e compensar os impactos causados pela subsidência do solo em Maceió está completando cinco anos. Ao longo desse período, a empresa já desembolsou R\$ 11,5 bilhões e tem mais R\$ 4,8 bilhões provisionados para as obras e medidas previstas.

As providências incluíram o encerramento da extração de sal-gema em maio de 2019, e a Braskem



vem adotando as medidas para o fechamento definitivo das 35 cavidades, conforme plano apresentado às autoridades e aprovado pela Agência Nacional de Mineração (ANM). Todas as informações referentes às execuções das atividades para o fechamento são compartilhadas com a agência por meio do Relatório Mensal do Plano de Fechamento de Mina.

A Braskem já desembolsou R\$ 11,5 bilhões e tem mais R\$ 4,8 bilhões provisionados para as obras e medidas previstas Foto: Philipe Medeiros/Bras

Por conta de um dos cinco acordos assinados com as autoridades, o Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação (PCF), os moradores puderam contar com equipes de apoio técnico para entender os serviços gratuitos disponíveis e acelerar o acesso aos auxílios financeiros.



Para garantir que moradores, comerciantes e empresários fossem atendidos e indenizados no menor tempo possível, disponibilizou-se atendimento especializado para dúvidas jurídicas. O resultado desse esforço é que a área de risco definida em 2020 pela Defesa Civil está 100% desocupada e com 98% das indenizações pagas até outubro deste ano.

Uma das mais robustas redes de monitoramento de solo do País foi instalada nas áreas de desocupação e no entorno, com o objetivo de acompanhar eventuais movimentações e permitir que medidas preventivas sejam tomadas. Os dados são compartilhados em tempo real com as autoridades.

Será feita a terraplenagem do terreno em toda a área desocupada, seguida de plantio de cobertura vegetal. A Encosta do Mutange, área de 350 mil m² naturalmente instável, está passando por obras de estabilização e drenagem.

Síntese das ações até o momento

R\$ 16,3 bilhões provisionados pela Braskem para ações em Maceió	Desse montante, R\$ 11,5 bilhões já foram desembolsados
Mais de R\$ 4,13 bilhões foram destinados a indenizações e auxílios financeiros aos moradores das áreas afetadas	Cerca de 40 mil moradores foram realocados de forma preventiva e, até outubro, 98% das indenizações foram pagas
100% dos imóveis da área de risco definida pela Defesa Civil de Maceió em 2020 estão desocupados	

Ações múltiplas

Um pacote adicional de medidas foi estabelecido pelo Plano de Ações Sociourbanísticas (PAS), concebido para compensar os efeitos da realocação preventiva da população.

Desenvolvido com transparência e a partir de escutas públicas, o plano está orçado em R\$ 198 milhões – valor que será custeado pela empresa e atualizado anualmente – e é composto por 48 iniciativas em quatro eixos, das quais parte será realizada pelo município e parte por empresas especializadas contratadas pela Braskem.

No eixo preservação da cultura e memória, agentes comunitários passaram por capacitação para identificar atores culturais e manifestações tradicionais das áreas desocupadas. Além disso, foram adquiridos figurinos, adereços e instrumentos musicais para os grupos culturais afetados e estão previstas novas formas de apoio por meio de editais.

O eixo políticas sociais e redução de vulnerabilidades inclui a construção de três centros de assistência social, dois centros de educação infantil e reformas de Unidades Básicas de Saúde, entre outras obras e ações.

Já o eixo atividade econômica, trabalho e renda envolve a reforma dos mercados públicos dos bairros Benedito Bentes e Jacintinho, a criação de um projeto de apoio para empreendedores e um programa de qualificação profissional para inserção de jovens no mercado de trabalho.

O eixo qualificação urbana e ambiental prevê a reforma de cinco praças e a construção de seis arenas esportivas. Diversos bairros passarão por requalificação urbana, com ações para tornar mais dinâmico o comércio local.

Para conhecer mais detalhes das ações, acesse.

<https://www.braskem.com.br/compromissomaceio>

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/12/2024

VALOR ECONÔMICO (SP)

PACHECO PRORROGA VIGÊNCIA DE MP QUE REDUZ IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE MEDICAMENTOS

Por Valor — Brasília



— Foto: Jonas Pereira/Agência Senado

O presidente do Congresso Nacional, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), prorrogou, por mais 60 dias, a vigência de cinco medidas provisórias. Dentre as MPs que ganharam mais prazo para tramitação, está a de nº 1.271 que trata sobre remessas internacionais realizadas por empresas de comércio eletrônico e reduz a alíquota do Imposto de Importação incidente sobre medicamentos.

Também foi estendido o prazo de vigência da MP nº 1.267 que dispõe sobre operações do Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) com beneficiários que tiveram prejuízos causados pela interrupção do fornecimento de energia elétrica na Região Metropolitana de São Paulo.

Segundo atos de Pacheco, publicados nesta sexta-feira (13) no Diário Oficial da União (DOU), outras três medidas provisórias prorrogadas – de nº 1.270, 1.268 e 1.269 - dizem respeito de abertura de crédito extraordinário para atendimento de ministérios como o da Integração e do Desenvolvimento Regional; da Segurança Pública; da Saúde; do Meio Ambiente e Mudança do Clima; do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar; do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome; e da Pesca e Aquicultura.

Por outro lado, Pacheco informou que a MP nº 1.252 que abria crédito extraordinário de R\$ 1,625 bilhão, em favor da Justiça Eleitoral e dos Ministérios da Integração e do Desenvolvimento Regional, das Cidades e de Portos e Aeroportos, teve seu prazo de vigência encerrado no dia 10 de dezembro de 2024.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/12/2024

GOVERNO MANTÉM INICIATIVAS QUE REFORÇAM ORÇAMENTO DE MINISTÉRIOS

Lula pediu, em publicação no Diário Oficial da União, que sua mensagem ao Congresso, publicada na quarta-feira para solicitar a retirada de tramitação de dois PLs de abertura de crédito especial, não tivesse efeito

Por Valor — Brasília



Prédio do Ministério da Justiça e Segurança Pública — Foto: Geraldo Magela/Agência Brasil

Atos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva tornaram sem efeito solicitações feitas ao Congresso Nacional para que projetos de lei que reforçavam o orçamento dos ministérios de Portos e Aeroportos; da Justiça e Segurança Pública; e transportes fossem retirados da pauta.

A edição extra do Diário Oficial da União desta quarta-feira (11) trouxe mensagem do presidente ao Congresso para solicitar a retirada de dois projetos de lei de abertura de crédito especial de tramitação. Um deles previa a destinação de R\$ 15,4 milhões para o Ministério de Portos e outro de

R\$ 4,031 bilhões para operações oficiais de crédito e para os ministérios da Justiça e Segurança Pública; dos Transportes; e de Portos e Aeroportos.

Nesta quinta-feira (12), no entanto, o DOU traz pedidos do presidente para que a mensagem anterior não tivesse efeito ou seja que os projetos que abrem crédito especial para os ministérios terão tramitação mantida.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/12/2024

BID FARÁ ESTUDO DE VIABILIDADE PARA FERROVIAS

Contrato prevê estudo acerca de 10,7 mil quilômetros de trilhos sem operação no país

Por Rafael Bitencourt — De Brasília



Renan Filho: “São vários os modelos que podem ser apresentados a partir do estudo” — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

O governo federal fechou parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para estudos de viabilidade relacionados a 10,7 mil quilômetros de ferrovias sem operação. A estatal Infra S.A., ligada ao Ministério dos Transportes, firmou contrato de R\$ 29 milhões com o banco para levantar as informações que vão nortear os modelos de exploração dessa malha.

Os trechos estudados são da Rumo Malha Sul, Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) e passam por 17 Estados e o DF, correspondendo a um terço de toda malha ferroviária do país.

A devolução dos ativos envolverá o pagamento de indenização pelas concessionárias, por não manterem as linhas em operação. A precificação feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) aponta para o pagamento acima de R\$ 20 bilhões. A conta considera o valor de R\$ 2 milhões por cada quilômetro devolvido.

O contrato com o BID prevê a elaboração dos estudos de pré-viabilidade e dos chamados Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evteas), que ficarão prontos dentro de seis e 12 meses, respectivamente.

“São vários os modelos que podem ser apresentados a partir do estudo. Uma concessão de um trecho menor, uma autorização pública para alguém que tem interesse naquele trecho. Podem transformar o trecho que talvez tivesse um perfil mais para o transporte de carga para o de passageiros, em virtude de um eventual adensamento das cidades”, exemplificou o ministro dos Transportes, Renan Filho, ao Valor.

O especialista principal de PPP do BID, Pablo Pereira dos Santos, ressalta que não é possível falar de modelos de exploração antes de concluir o Evtea. “O que a gente espera é que os estudos indiquem caminhos para potencializar o uso dessas ferrovias que, afinal de contas, elas já estão lá”, disse, em entrevista ao Valor. Segundo ele, o banco oferecerá sua experiência internacional no desenvolvimento de projetos.

“O Brasil é o país que mais faz infraestrutura com participação privada no mundo em desenvolvimento - arriscaria dizer que no mundo como um todo. Ao longo do tempo, o país foi percebendo os ganhos que esse modelo traz, tanto para a qualidade para os serviços como para a população em geral”, disse Santos.

A Infra S.A. entrará com a base de dados do Plano Nacional de Logística (PNL) e do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) para auxiliar na elaboração dos estudos. Serão feitas



reuniões com o setor produtivo e visitas de campo para avaliar o estado da malha ferroviária e as demandas locais.

Em nota, o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, se referiu aos trechos como “ativos valiosos que, com os investimentos certos, podem gerar retornos expressivos em termos de eficiência logística, competitividade econômica e desenvolvimento regional”. Para ele, muitas dessas linhas podem “integrar pequenos produtores ao mercado global”.

Técnicos do governo avaliam que produtores de celulose ou cooperativas de produtores agrícolas podem, por exemplo, reativar trechos que demandam menos investimentos ligados a grandes troncos em operação.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale, alerta para o risco com os prazos para concluir as negociações, pois as concessões encerram entre 2026 e 2027. Se a renovação de contrato ou acordo não sair em tempo, todo o esforço pode ser perdido.

“É importante estudar as ferrovias de maneira integrada”, afirmou Vitale, ao se referir à necessidade de buscar outras soluções para a malha ociosa “no caso das negociações serem frustradas”.

Os trechos não operacionais da FCA, relacionado à Malha Centro-Leste, somam 4.652 quilômetros, da FTL, mais 3.055 quilômetros da FTL e da Malha Sul, outros 2.972 quilômetros.

Procurada, a VLI informou que a devolução está sendo tratada no âmbito do processo de renovação antecipada da concessão da FCA. “Essa alternativa é prevista no marco regulatório e visa à proteção e à melhor utilização do bem público que eventualmente não esteja em uso pela concessionária e que pode receber novos usos.”

A Rumo informou que mantém “diálogo constante” com o governo e explicou que os trechos não operacionais são resultado da mudança, ao longo das décadas, da dinâmica dos ciclos econômicos do país e da migração geográfica das cadeias produtivas que alteraram origem e destino das cargas. A FTL informou que não iria comentar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/12/2024

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ATESTA VIABILIDADE TÉCNICA E AMBIENTAL DE TRECHOS DE BR-116 E BR-251 EM MG

Trata-se especificamente das rodovias BR-116/MG, entre o entroncamento com a BR-381/451 (B) e a Divisa MG/BA, e BR-251/MG, entre o entroncamento com a BR-122(B) e o entroncamento com a BR-116(A)

Por Valor — Brasília

O ministro dos Transportes, Renan Filho, aprovou os estudos de viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a concessão das rodovias BR-116/MG, entre o entroncamento com a BR-381/451 (B) e a Divisa MG/BA, e BR-251/MG, entre o entroncamento com a BR-122(B) e o entroncamento com a BR-116(A).

“Ficam aprovados os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) contratados pelo Ministério dos Transportes, por meio do Contrato nº 01/DEAP/SFPP/2020 firmado com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que visam à concessão para exploração do sistema rodoviário composto pelos seguintes trechos rodoviários da BR-116/251/MG, com extensão total de 734,90 km: I - BR-251/MG - início no entroncamento com a BR-116 (B) até o entroncamento com a BR-122 (B) (Início do perímetro urbano de Montes Claros); e II - BR-116/MG - início na Divisa BA/MG até o entroncamento BR-381/451 (B) (Viaduto Contorno de Governador Valadares)”, informa portaria do ministro publicada nesta sexta-feira (13) no Diário Oficial da União (DOU).

Segundo a portaria, os estudos são considerados de utilidade para futura licitação, ficando vinculados à concessão para exploração da infraestrutura rodoviária a que se referem. A aprovação dos estudos não gera direito de preferência para outorga da concessão; não obriga o Poder Público a realizar a licitação; não cria, por si só, qualquer direito ao ressarcimento dos valores envolvidos na sua elaboração; é pessoal e intransferível; e não implica, em hipótese alguma, responsabilidade da União perante terceiros pelos atos praticados pelo BNDES ou suas contratadas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/12/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

APÓS 5 MESES E 680 EMENDAS, SENADO APROVA REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Foram 49 votos favoráveis e 19 contrários. Agora o texto-base retorna à Câmara dos Deputados, onde será dada a palavra final sobre temas polêmicos e isenções contestadas

Por Agência Brasil



Relator da reforma tributária no Senado afirmou ter acolhido mais de 680 emendas propostas por senadores e realizado um total 35 audiências públicas para discutir a matéria. Foto: Antonio Cruz/Agência Brasil

O Senado Federal aprovou, na tarde desta quinta-feira (12), o principal projeto de regulamentação da reforma tributária, o Projeto de Lei Complementar (PL) 68/2024. O texto trata das regras de incidência do Imposto Sobre Valor Agregado (IVA Dual), que se subdivide em dois tributos básicos sobre o consumo: a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), em nível federal, e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), em nível estadual/municipal.

Além disso, haverá o Imposto Seletivo (IS), o chamado “imposto do pecado”, que é uma sobretaxa aplicada sobre determinados produtos e serviços considerados prejudiciais à saúde e ao meio ambiente.

Com a conclusão da tramitação no Senado, que durou cerca de cinco meses, o projeto aprovado, um substitutivo do texto da Câmara dos Deputados, retorna à Casa anterior. Caberá aos deputados manter ou retirar pontos aprovados pelo Senado, dando a palavra final sobre a regulamentação no Legislativo.

Esses novos impostos são uma unificação de cinco tributos (ICMS, ISS, IPI, PIS e Cofins) atualmente existentes. Os novos impostos foram aprovados em emenda constitucional promulgada no fim do ano passado, na primeira fase da reforma tributária. Ao longo de 2024, o Congresso Nacional vem se debruçando sobre a regulamentação, que trata sobre alíquotas dos tributos e como cada setor da economia será impactado. A transição para o novo modelo tributário será gradual, entre 2026 e 2033.

Reconhecimento

“Hoje é um dia feliz do Senado Federal, que depois de muitas décadas de tramitação da reforma tributária, conseguiu entregar, ao final do ano passado, uma proposta de emenda à Constituição, com a promulgação da emenda constitucional, e, agora, um Projeto de Lei Complementar aprovado



na Câmara, aprovado no Senado, que retorna à nossa casa irmã, a Câmara dos Deputados, para apreciação do trabalho feito pelo Senado Federal”, afirmou o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), após proclamar o fim da votação.

Pacheco elogiou o trabalho do senador Eduardo Braga (MDB-AM), que relatou a matéria no Senado. “A regulamentação da reforma tributária é uma das matérias mais complexas e difíceis da história do Parlamento brasileiro. E sobre os ombros de um senador recaiu ouvir todos os seus demais colegas, ouvindo de maneira muito aberta, republicana, dedicada, com uma capacidade realmente extraordinária. Por isso, eu rendo todas homenagens ao relator, senador Eduardo Braga, e todos os senadores que colaboraram para esta grande realização do Senado Federal na data de hoje”, destacou.

“Foi um desafio enorme que me foi atribuído pelos presidentes Rodrigo Pacheco, Davi Alcolumbre [presidente da CCJ] e meus colegas senadores. Mas, com muito esforço, mais uma vez, entregamos um relatório que entregamos agora à Câmara. Pode não ter sido perfeito, mas, na democracia, foi o melhor que podíamos fazer, melhorando a segurança jurídica, a simplificação e transparência, reduzindo o contencioso tributário”, declarou na saída da sessão.

Reforma tributária tem cerca de 550 artigos

O relatório possui mais 400 páginas, cerca de 550 artigos e 30 volumes anexos. Braga também enfatizou o fato de ter acolhido mais de 680 emendas propostas por senadores e realizado um total 35 audiências públicas para discutir a matéria.

Pela manhã, o texto já havia sido aprovado na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), antes de seguir para o plenário. O texto-base foi aprovado por 49 votos favoráveis e 19 contrários. Em seguida, foram analisados um conjunto de destaques em separado.

Braga reiterou que o texto do novo sistema poderá ser aprimorado a partir das avaliações quinquenais, incluídas no texto da emenda constitucional da reforma tributária, ainda no ano passado.

“Esta não é a reforma definitiva. Como foi dito aqui antes, na Emenda Constitucional 132, nós estabelecemos a obrigatoriedade das revisões dos regimes específicos, dos benefícios fiscais. Nós teremos, periodicamente, revisão sobre esse texto para que possamos ir aperfeiçoando, melhorando”, disse, durante a leitura do relatório.

Armas fora do Imposto Seletivo

Uma dessas alterações, que o relator havia incluído, mas foi derrubada pelos senadores, foi inclusão de armas de fogo e munições do Imposto Seletivo. A emenda tirando a sobretaxa sobre esses produtos já havia passado na CCJ, mas uma outra foi reapresentada, em plenário, para que esses itens voltassem a ser altamente tributados.

A medida era defendida pelo relator e por senadores da base governista, mas não obteve os 41 votos necessários (foram 33 votos favoráveis à sobretaxa e 32 contrários). Com isso, armas e munições não pagarão tributo adicional criado para desestimular produtos e serviços nocivos. Na lista do imposto seletivo, com alíquota mais cara, seguem itens como cigarros, bebidas e apostas online (bets).

Também ficaram excluídas do “imposto do pecado” as bebidas açucaradas, como sucos e refrigerantes industrializados. Outra mudança que alterou o relatório final de Braga foi a redução em 60% da alíquota a ser paga para serviços de água e esgoto. Antes, esses serviços estavam com a alíquota cheia. Com isso, o governo estima que a mudança deve impactar a alíquota global do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) em 0,38 ponto percentual.

Cesta básica

Foram incluídas na lista de alimentos da cesta básica da reforma tributária que ficarão isentos do IVA as farinhas e massas com baixo teor de proteínas, usadas como alimentos para pessoas com erros

inatos de metabolismo (EIM). Também terão o tributo zerado as fórmulas dietoterápicas, usadas para tratar e prevenir doenças relacionadas aos EIM.

Farinhas e massas usadas contra as acidemias e defeitos do ciclo da uréia, que são doenças metabólicas e hereditárias, também serão isentas de imposto sobre consumo. Com esses, são 26 tipos de alimentos com alíquota zero, incluindo carnes, queijos, feijões, farinha de mandioca, arroz, erva-mate.

Também foi aprovado requerimento para reduzir em 60% a alíquota sobre água mineral de até 10 litros. Os biscoitos e bolachas de consumo popular também foram incluídos pelo relator com desconto de 60% da alíquota cheia.

Saúde e cashback

Já sobre a saúde, houve redução de 60% do imposto cheio para medicamentos, incluindo os farmácia de manipulação. A redução vale também para itens de higiene pessoal.

O senador Eduardo Braga incluiu na lista de isenção de tributos medicamentos do Farmácia Popular, e os de tratamentos para câncer, doenças raras e HIV, por exemplo. Mas o nome do princípio ativo do medicamento só vai ser definido depois, pelo governo, por meio de lei complementar.

No caso do cashback, foi mantido para gás de cozinha, luz, água, esgoto e telefone. 100% para o que será pago de Contribuição sobre Bens e Serviços e 20% para o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). O cashback consiste na devolução de parte dos impostos para população de baixa renda e é tido como o principal modulador para garantir maior justiça tributária no novo sistema que será implantado no país.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 13/12/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TCU ALERTA ANTAQ SOBRE COBRANÇAS DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 13/12/2024 - 19:05



Agência recebeu prazo de 30 dias para apresentar plano de ação para dar mais transparência e eficiência à fiscalização das denúncias de abusividade na cobrança

O Tribunal de Contas da União (TCU) fez uma série de recomendações à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre falhas na apuração de indícios de abusividade na cobrança de sobre-estadia (demurrage e detention) de contêineres. No último dia 4 de dezembro, o plenário da corte de contas aprovou um acórdão determinando que a agência reguladora

apresente ao tribunal, no prazo de 30 dias, um plano de ação com medidas a serem adotadas para solucionar o problema, contendo os responsáveis pelas ações e o prazo previsto para implementação.

A conclusão dos ministros do TCU foi que a análise de impacto regulatório (AIR) emitida pela Antaq não trouxe soluções, na medida em que se restringiu ao problema da cobrança de sobre-estadia na relação comercial entre usuários e transportadores marítimos e não envolveu agentes intermediários. O entendimento é que a melhoria regulatória sobre o tema poderia reduzir os casos de cobrança

indevida ou excessiva, que são objeto de constantes processos judiciais entre as partes. O relator do processo é o ministro Vital do Rêgo.

De acordo com o TCU, falta uma base de dados para subsidiar a atuação regulatória sobre os eventos de sobre-estadia de contêineres, incluindo os cobrados por agentes intermediários. O tribunal também entendeu que não há identificação, fundamentada em evidências, sobre as causas que originam cobranças indevidas. A denúncia foi apresentada pela Associação Brasileira dos Usuários de Transportes e da Logística (Logística Brasil), que alega omissão da agência reguladora na regulação sobre os indícios de abusividade. Procurada pela Portos e Navios, a Antaq não respondeu aos questionamentos até o fechamento desta reportagem.

Em março de 2023, a diretoria colegiada da Antaq decidiu que o relatório de AIR não identificou de forma categórica elementos que comprovem abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres. Na época, os diretores acompanharam o voto da diretora-revisora, Flávia Takafashi, e fecharam o entendimento de que a agência não deveria se manifestar, naquele momento, sobre a natureza jurídica dessa cobrança, sendo desnecessário o estabelecimento de métricas ou metodologias sobre os preços.

O acórdão firmado este mês recomenda a adoção de procedimentos que assegurem ampla publicidade e transparência ao plano de ação, permitindo que usuários, armadores, intermediários, sociedade civil, especialistas e órgãos públicos tenham a oportunidade de se planejar com antecedência, para viabilizar uma maior eficácia ao processo de participação social. O TCU orienta que a Antaq institua um mecanismo formal e acessível que permita a contestação de cobranças indevidas, garantindo aos usuários um processo estruturado para registro, análise e resolução de disputas com justiça e eficiência, avaliando periodicamente os resultados alcançados.

O advogado Osvaldo Agripino de Castro Junior, representante da Logística Brasil no processo, avalia que a discussão avançou no TCU, mas esbarra na falta de uma metodologia da Antaq para coibir a abusividade. Agripino defende que toda cobrança de demurrage ou detention seja informada à agência. Ele vê o novo acórdão do TCU como uma 'puxada de orelha' ao trabalho da agência. "O TCU não está satisfeito com o modelo de regulação da Antaq. As decisões que temos recorrido não são suficientes para trazer o serviço adequado", afirmou. O advogado verifica uma acumulação de processos no judiciário, que não possui, via de regra, magistrados com capacitação adequada para entender a complexidade desses casos, o que acaba favorecendo armadores e agentes de carga.

A Logística Brasil considera que a avaliação da unidade técnica do TCU a respeito dos trabalhos da agência nessa decisão aprimorou o acórdão de 2021. "Vamos correr atrás da norma de critério de abusividade. É preciso regular valores e avaliar as condições dessa cobrança, que não podem virar fonte de receita para os armadores", afirmou o diretor presidente da associação, André de Seixas.

Seixas considera que a ausência de uma metodologia para combater abusividades favoreceu transportadores marítimos e agentes transitários, num ato 'desastroso' aos usuários. "Existe uma farra generalizada na importação e na exportação feita por armadores e agentes intermediários. O modelo ex post de fiscalização da Antaq é ruim e não cabe ao segmento de contêiner. Precisamos mudar esse cenário, com propostas, pois os usuários estão à deriva, diante da falta de acompanhamento do mercado pelo regulador, criticou.

Ele observa um enfraquecimento da fiscalização da Antaq diante da evolução do mercado contribuindo com uma desordem no segmento de contêineres, dando margem para que os armadores confirmem agendamentos (bookings) de exportação sem ter equipamentos, provocando rolagem de cargas, aumentos de fretes no curso da operação de exportação contratada, além da cobrança de despesas extras dos exportadores, sem que eles deem causa aos problemas.

"Precisamos encontrar mecanismos com o uso da tecnologia que permitam a fiscalização ostensiva sobre as externalidades negativas e condutas oportunistas. Não se pode atuar apenas sobre as denúncias. É preciso se antecipar aos fatos, pois os usuários, com medo de retaliação, devido à

elevada concentração de mercado, com poucas opções de armadores e rotas, acabam não denunciando, como muito bem apontou o TCU", defendeu Seixas.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/12/2024

HIDROVIA DO PARAGUAI AVANÇA COM MODELAGEM DE CONCESSÃO E PROMESSAS DE MELHORIAS LOGÍSTICAS

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 13/12/2024 - 19:21



Projeto prevê investimentos em infraestrutura e aumento da capacidade de transporte, transformando trecho de 600 km em hidrovia estratégica para o Brasil

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, na última quinta-feira (12), a modelagem para concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, que agora segue para análise do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O projeto abrange um trecho de 600 quilômetros, entre Corumbá (MS) e a Foz do Rio Apa, prometendo impulsionar o transporte de cargas e passageiros na região,

com capacidade estimada de até 30 milhões de toneladas anuais até 2030.

"Esse envio da modelagem da concessão da hidrovia para um possível leilão lá na frente é um avanço muito grande. Estamos transformando um rio navegável em uma hidrovia, o que trará benefícios logísticos imensos para o país", comentou Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes, à Portos e Navios.

Nos primeiros cinco anos de concessão, estão previstos serviços fundamentais como dragagem, derrocagem, balizamento e sinalização, além da implementação de sistemas modernos de gestão de tráfego, como o Vessel Traffic Service (VTS) e o River Information Service (RIS). Os investimentos iniciais somam R\$ 63,8 milhões, com o objetivo de garantir a navegabilidade em períodos de cheia e de seca.

"Com isso, teremos dragagem, derrocagem, balizamento e sinalização, que caracteriza uma hidrovia. Além disso, serão implementados galpões industriais e sistemas modernos de navegação, tudo isso contribuindo para aumentar a capacidade de transporte para até 30 milhões de toneladas por ano," reforçou Quintella.

O transporte de cargas do Rio Paraguai, após a concessão, está estimado entre 25 milhões e 30 milhões de toneladas anuais até 2030, representando um aumento expressivo em relação aos números atuais. Em 2022, a hidrovia transportou 7,95 milhões de toneladas de carga, um salto de 72,57% em relação ao ano anterior. Em 2023, as hidrovias no Brasil movimentaram mais de 157 milhões de toneladas, cerca de 10% de todo o transporte aquaviário do país, evidenciando o potencial de crescimento do setor com novos investimentos privados.

Outro destaque é a previsão de tarifas acessíveis. Somente após a entrega dos serviços da primeira fase será cobrada tarifa de até R\$ 1,27 por tonelada de carga. Já o transporte de passageiros e cargas de pequeno porte permanecerá gratuito. "Garantir a trafegabilidade na época de cheia e seca é essencial para o desenvolvimento logístico do Brasil. A concessão do Rio Paraguai é um marco nessa transformação", finalizou Quintella.

Com a concessão, o calado será de 3 metros durante as cheias e de 2 metros nas secas, assegurando a navegação durante todo o ano. Além disso, o contrato prevê a criação da Zona de Referência Hidrológica Contratual, ferramenta que utilizará análises estatísticas para mitigar riscos em períodos de estiagens extremas, garantindo estabilidade nas operações.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/12/2024

INVESTIMENTOS E TECNOLOGIA SÃO ESSENCIAIS PARA SUPERAR GARGALOS LOGÍSTICOS, APONTA CONSULTOR

Por Lorena Parrilha Teixeira *Portos e logística* 13/12/2024 - 19:52



Guilherme Gattaz, da A&M Infra, observa cenário de demanda crescente e oferta estagnada contribuindo com agravamento da saturação de sistemas de transporte

A falta de investimentos em infraestrutura ameaça o crescimento econômico, gerando custos logísticos elevados, perda de competitividade e impactos negativos no comércio. Cadeias como grãos agrícolas, líquidos e contêineres sofrem com limitações operacionais e gargalos em locais estratégicos, como Santos (SP) e Paranaguá (PR). Para o diretor sênior da

A&M Infra, Guilherme Gattaz, investimentos privados e tecnologias avançadas são essenciais para lidar com esses desafios. Ele acredita que a solução passa pela otimização dos ativos existentes e por modelos de concessão bem planejados, orientados ao longo prazo.

"Um cenário de demanda crescente e oferta estagnada implica em agravamento da saturação de sistemas de transporte, com diferentes graus de impacto. De filas e custos logísticos mais altos a inviabilização de fluxos de comércio, os efeitos são graves e comprometem a atividade econômica", afirmou Gattaz. Ele observa que os portos e rodovias brasileiros enfrentam desafios crescentes para acompanhar a demanda do comércio internacional, que tem evoluído em ritmo mais acelerado do que a expansão da infraestrutura logística.

Diante das limitações fiscais do setor público, Gattaz reforça que a iniciativa privada tem maior acesso a recursos e inovação. Ele alerta, contudo, que os modelos de concessão precisam ser robustos e direcionados por objetivos claros. "O caminho para ampliar a capacidade e modernizar a infraestrutura passa pela iniciativa privada, mas é fundamental que esses projetos sejam orientados por uma visão de longo prazo, com modelagens previdentes que assegurem o cumprimento dos objetivos de cada concessão", sugeriu.

Na visão do consultor, a tecnologia também desempenha um papel central na busca por eficiência. Gattaz destacou soluções como sistemas de automação, sensoriamento preditivo e controle integrado, que ajudam a maximizar a capacidade logística e evitar desperdícios. "Capacidade portuária é um bem perecível: a capacidade que não é utilizada em um instante é perdida para sempre. Soluções tecnológicas, como torres de controle integradas e previsão meteorológica, podem oferecer ganhos imediatos ao permitir que recursos sejam alocados de forma mais inteligente", explicou.

Entre os exemplos práticos, estão sistemas que antecipam manobras de navios para otimizar o uso de berços portuários durante fechamentos climáticos, e sensores que identificam possíveis falhas em equipamentos, possibilitando a manutenção preditiva. Essas tecnologias ajudam a reduzir custos operacionais e a maximizar a produtividade em momentos críticos.

Por fim, Gattaz alertou que, sem investimentos e ações concretas, o Brasil corre o risco de enfrentar consequências severas, como elevação dos custos logísticos, perda de competitividade de produtos nacionais e, no limite, inviabilização de novos negócios. "Ineficiências logísticas aumentam custos nas cadeias de valor e, conseqüentemente, o preço final dos produtos, gerando impacto direto na competitividade e no poder de compra da população", apontou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/12/2024

TCP AMPLIA OPERAÇÕES DE GATE AOS DOMINGOS

Da Redação *Portos e logística* 13/12/2024 - 16:12



A TCP, administradora do Terminal de Contêineres de Paranaguá, implementou a ampliação das operações de gate aos domingos a partir de setembro, permitindo agendamentos adicionais para entrega e retirada de contêineres cheios e vazios. O objetivo é oferecer maior flexibilidade e capacidade operacional aos clientes, reduzindo a pressão nos dias de maior movimento, como segundas e sextas-feiras, conforme explicou Giovanni Guidolim, gerente comercial, de logística e atendimento da TCP.

Em 2024, a empresa alcançou um crescimento de 34% até outubro, ultrapassando 1,25 milhão de TEUs movimentados, equivalente ao total de 2023. Nesse mesmo mês, foi registrado um recorde mensal de 137.370 TEUs movimentados.

O transporte rodoviário, principal meio de acesso ao terminal, ganhou mais eficiência após a modernização do gate principal concluída em abril. As melhorias aumentaram em 200% o fluxo de caminhões, com a capacidade de agendamento passando de 50 para 150 por hora, resultando em 54.984 transações realizadas naquele mês, um recorde para o segmento.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/12/2024

ARTIGO - IMPRESSÕES SOBRE A POLÍTICA DE CONTEÚDO LOCAL E O ESTÍMULO À INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL

Por *Julia Mota* *Opinião* 13/12/2024 - 15:39



O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou resolução que estabelece índices mínimos de conteúdo local para a construção de navios-tanque novos utilizados na cabotagem de petróleo e derivados, visando a transferência de tecnologia, criação de empregos e fortalecimento dos fabricantes nacionais.

Destacam-se alguns pontos importantes. Primeiro, o índice de conteúdo local: a exigência de que os novos navios-tanque tenham pelo menos 50% de conteúdo local significa que boa parte dos materiais e serviços utilizados

na construção devem ser originários do Brasil. Essa medida abrange desde serviços de engenharia até máquinas e equipamentos, visando promover uma cadeia de suprimentos local mais robusta.

Em segundo lugar, o impacto na indústria naval: com esta resolução, espera-se dar um novo impulso aos estaleiros brasileiros, que têm enfrentado desafios como a ociosidade e a concorrência estrangeira. Por último, a fiscalização pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que terá a responsabilidade de assegurar que as empresas cumpram com os requisitos estipulados.

Historicamente, a indústria naval brasileira passou por vários ciclos de crescimento e queda. Na década de 1970, o Brasil vivenciou um boom na construção naval, impulsionado por políticas de incentivo e proteção. Contudo, nos anos seguintes, com a abertura do mercado e a concorrência internacional, muitos estaleiros enfrentaram dificuldades, levando a uma forte desindustrialização e perda de capacidade produtiva.

Nos últimos anos, diversas iniciativas de reverter a situação da indústria naval foram implementadas, como a Política de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PMNPG), lançada

em 2003, que incluía mecanismos de conteúdo local. No entanto, essas políticas enfrentaram dificuldades de implementação, refletindo a complexidade do setor.

De fato, a sustentabilidade da política de estímulo para o setor naval depende de sua continuidade e da consistência das diretrizes governamentais. Estimular a indústria naval requer uma abordagem integrada, que combata desafios históricos. As políticas devem ser adaptáveis e focadas tanto no fortalecimento das capacidades locais quanto na promoção de um ambiente competitivo. A colaboração entre governo, indústria e academia é essencial para o sucesso a longo prazo desse setor.

Além da política de conteúdo local, outras iniciativas devem ser implementadas para que esta surta o efeito desejado, como a concessão de benefícios fiscais para empresas que investem tanto na construção naval e em novas tecnologias quanto em eficiência energética e sustentabilidade e o fomento à colaborações entre instituições acadêmicas e a indústria para promover inovações e desenvolvimento de tecnologias.

Outras medidas essenciais são o investimento em treinamento e capacitação da força de trabalho, a modernização e ampliação de portos e estaleiros, e o desenvolvimento de melhores sistemas de transporte e logística.

Ainda é necessário estabelecer-se um ambiente regulatório previsível e favorável para a construção naval, facilitando licenças e aprovações e criar-se diretrizes claras sobre segurança e sustentabilidade que ajudem a promover práticas responsáveis na indústria.

Outro aspecto importante é a participação em acordos comerciais internacionais que incentivem a exportação de produtos e serviços navais, bem como a atração de investimento estrangeiro e o estabelecimento de parcerias com outros países para compartilhar melhores práticas e tecnologias, favorecendo transferência de conhecimento.

A indústria naval enfrenta enorme desafio em relação à concorrência de países que apresentam custos de produção mais baixos, e já estão muito à frente do Brasil em termos tecnológicos. Mas é viável o desenvolvimento de uma indústria local, mesmo que em nichos específicos, voltados para determinados tipos de embarcações e serviços em que tenhamos alguma vantagem competitiva.



Ressalte-se que a demanda interna é um dos maiores estímulos à indústria local. Nessa toada, a Petrobras tem promovido licitações para afretamento de navios exigindo que as embarcações sejam construídas com um conteúdo local mínimo, reforçando o compromisso da empresa com o desenvolvimento da indústria naval nacional, através do seu poder de compra, direcionado por políticas públicas. A continuidade e o sucesso dessas iniciativas dependem de uma governança eficiente, previsibilidade regulatória e dos demais fatores mencionados anteriormente, viabilizando-se assim a consolidação efetiva da indústria naval brasileira.

Julia Mota é sócia do Murayama Afonso Ferreira e Mota Advogados, especialista em petróleo e gás e direito naval.

Para que as novas regras surtam efeito concreto e duradouro, há que se integrar diversas políticas e iniciativas, na medida da complexidade do setor naval, pois não basta a proteção à indústria local, há que se aumentar a competitividade. Além disso, a eficácia dessas políticas depende de um acompanhamento contínuo e da adaptação às necessidades da indústria local e do mercado global.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/12/2024

ENSEADA CONSTRUIRÁ 6 PSVS-OSRVS PARA CMM

Da Redação Indústria naval 13/12/2024 - 10:15



Estaleiro será parceiro do grupo marítimo holandês-brasileiro, que venceu licitação da Petrobras para entrega de embarcações multipropósito híbridas de grande porte (5.000 DWT)

O Estaleiro Enseada (BA) construirá 6 PSVs-OSRVs multipropósito híbridos de grande porte (5.000 DWT) para operação para a Petrobras. O construtor será o parceiro da Compagnie Maritime Monegasque (CMM), que venceu a licitação para entregar as embarcações à companhia brasileira. As embarcações são projetadas para versatilidade e eficiência e deverão contar com contratos de 12 anos com a Petrobras, garantindo sua utilização a longo prazo no suporte às operações offshore.

Os PSVs-OSRVs contarão com um novo design da Kongsberg Ship Design e um sistema de propulsão híbrido com motores Wärtsilä, que tornarão as embarcações 30% mais eficientes em consumo de combustível em comparação com navios convencionais. A combinação de design inovador, propulsão avançada e motores eficientes otimiza o consumo de combustível e aumenta a segurança operacional.

As embarcações estão projetadas para uma futura adaptação ao uso de etanol como combustível, o que poderá reduzir em até 70% as emissões de carbono após a implementação. “Estamos entusiasmados em contribuir para este projeto transformador, que não apenas fortalece nossa parceria com líderes globais como a CMM, mas também solidifica nosso compromisso em apoiar a economia brasileira, avançar a indústria local e impulsionar a inovação no setor marítimo”, disse Ricardo Ricardi, CEO do Estaleiro Enseada.

A CMM é um grupo marítimo holandês-brasileiro com sede operacional no Rio de Janeiro. Especializada em operações offshore e de transporte marítimo. “Essas embarcações são um testemunho do nosso compromisso com a sustentabilidade e o desempenho a longo prazo. Com contratos firmes de 12 anos com a Petrobras, elas desempenharão um papel essencial no suporte às operações offshore nos próximos anos”, acrescentou Christophe Vancauwenbergh, CEO da CMM.

O Enseada terá apoio de outra empresa do grupo Novonor, a Tenenge, especializada em engenharia industrial com foco em projetos complexos em setores críticos como petróleo e gás, químico e petroquímico, papel e celulose, e energia. “Este projeto representa um marco significativo para os setores industrial e marítimo do Brasil. Ao unir as forças da Tenenge e do Enseada, estamos prontos para entregar embarcações que incorporam inovação, eficiência e sustentabilidade”, afirmou Maurício Almeida, CEO da Tenenge e presidente do conselho de administração do Enseada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/12/2024

ABOL E INFRA S.A ASSINAM ACORDO PARA AVANÇOS NA LOGÍSTICA BRASILEIRA

Da Redação Portos e logística 13/12/2024 - 16:42



A Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (Abol) firmou um acordo de cooperação técnica com a Infra S.A, estatal vinculada ao Ministério dos Transportes, visando fortalecer a eficiência e a inovação na cadeia de suprimentos. Com validade inicial de dois anos, prorrogáveis por até 60 meses, o acordo prevê o intercâmbio de conhecimentos, estudos sobre transporte eficiente e melhorias nas atividades dos operadores logísticos, com foco em segurança jurídica, competitividade e sustentabilidade no setor.

A parceria foi oficializada por Marcella Cunha, diretora executiva da Abol, Jorge Luiz Macedo Bastos, diretor-presidente da Infra S.A, e Marcelo Vinaud Prado, diretor de Mercado e Inovação da estatal. Marcella destacou a importância de unir esforços para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira e fortalecimento do mercado. Vinaud apontou o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050 como um dos projetos centrais, ressaltando a necessidade de dados robustos fornecidos pelos operadores logísticos associados à Abol.

Entre as ações previstas, estão estudos anuais sobre a matriz de origem e destino das cargas e a eficiência no transporte aéreo, visando redução de custos e burocracias. O acordo também contempla eventos, seminários, missões nacionais e internacionais, e workshops conjuntos, além da divulgação de painéis com dados relevantes para o setor. A Abol sugeriu pesquisas sobre os gargalos e oportunidades no modal aéreo de carga, reforçando a necessidade de ampliar a capilaridade e eficiência logística no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/12/2024

PORTOS RS E SINDIENERGIA-RS FIRMAM PARCERIA PARA PROJETO DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Da Redação Portos e Logística 13/12/2024 - 16:35



No Encontro de Investidores do Setor de Energia Eólica do Rio Grande do Sul, realizado em 11 de dezembro na sede da Fiergs, em Porto Alegre, Portos RS anunciou uma nova parceria com o Sindicato das Indústrias de Energias Renováveis do Rio Grande do Sul (Sindienergia-RS). O evento, que reuniu representantes de diversas entidades e investidores, contou com a presença do governador Eduardo Leite e destacou o papel da energia renovável no estado.

Durante o encontro, Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, apresentou o tema "Logística e Infraestrutura Portuária - Capacidade Portuária para o Desenvolvimento das Energias Renováveis", ressaltando a importância da infraestrutura portuária na expansão do setor. Além dele, Henrique Ilha, diretor de Meio Ambiente, e Fernando Estima, gerente de Planejamento e Desenvolvimento, representaram a empresa pública.

O evento teve a assinatura do protocolo de intenções para o projeto Porto Verde, uma colaboração entre Portos RS e Sindienergia-RS. O projeto visa desenvolver estudos para a geração de energia eólica e implementar ações sustentáveis que promovam a descarbonização do Porto de Rio Grande, consolidando uma transição energética justa e alinhada às metas globais de sustentabilidade. A assinatura contou com a presença de Daniela Cardeal, presidente do Sindienergia-RS, Cláudio Bier, presidente da Fiergs, além de secretários estaduais e investidores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/12/2024

EXXONMOBIL E MARINHA INICIAM PROJETO PARA MONITORAR ESPÉCIES NÃO-NATIVAS NA COSTA BRASILEIRA

Da Redação Offshore 13/12/2024 - 16:15



A ExxonMobil Brasil firmou uma parceria com o Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), da Marinha do Brasil, para desenvolver um projeto voltado à prevenção e monitoramento de espécies não-nativas nos ecossistemas marinhos da costa brasileira. O projeto, que receberá um investimento de R\$ 15 milhões ao longo de quatro anos, é financiado pela cláusula de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Com foco na bioincrustação e bioinvasão, a iniciativa busca mapear os vetores de introdução de espécies exóticas, especialmente em áreas portuárias, contribuindo para a preservação da biodiversidade marinha. A Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa (Fundep) também participa do projeto, reforçando a cooperação entre setor privado, governo e academia.

Nos últimos dois anos, a ExxonMobil Brasil destinou mais de R\$ 200 milhões a projetos de PD&I em parceria com universidades e instituições brasileiras, reafirmando seu compromisso com a sustentabilidade e a inovação no país.

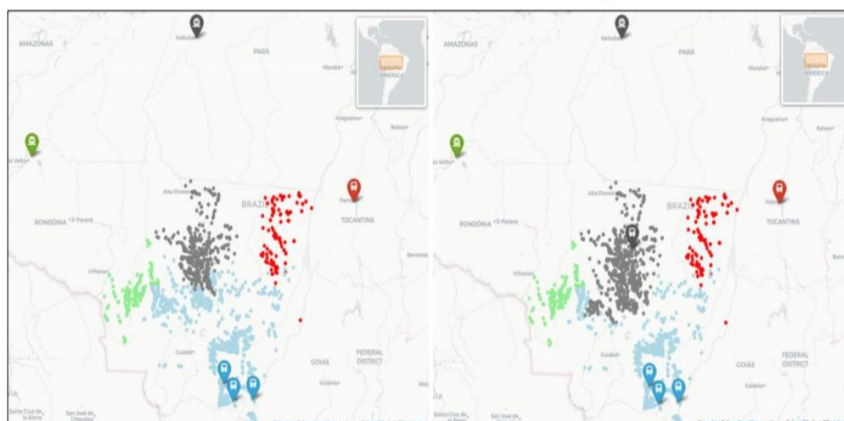
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/12/2024

ESTUDO DA USP E FUNDAÇÃO VANZOLINI DESTACA BENEFÍCIOS DA FERROGRÃO PARA EXPORTAÇÃO DE SOJA À ÁSIA

Da Redação Portos e logística 13/12/2024 - 16:30

Figure 6 – Calculated hinterlands based on the optimal policy, showing the current scenario on the left and the scenario with the Sinop intermodal terminal on the right.



Source: Author

Um estudo realizado pelo Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária (CILIP) da USP e pela Fundação Vanzolini analisa como a construção da ferrovia EF-170 (Ferrogrão) pode aliviar o porto de Santos e ampliar a competitividade da soja brasileira no mercado asiático. A ferrovia, que ligará Sinop (MT) a Itaituba (PA) ao longo de 933 km, também traria benefícios para os demais corredores logísticos do Norte, como os portos de Manaus, Santarém e São Luís, sem reduzir suas demandas.

Os pesquisadores Daniel de Oliveira e Ronaldo Benevides Veloso aplicaram o modelo de decisão Markov para maximizar as utilidades do projeto, revelando que a Ferrogrão expandiria a zona de silos conectados à ferrovia de 20 para 33 cidades, com 27 delas se tornando estratégicas para o novo corredor. Esse crescimento beneficiaria especialmente o Mato Grosso, reduzindo a dependência do Porto de Santos e diminuindo sua zona cativa de 44 para 37 cidades. Corredores para os portos do Norte, representados por áreas vermelhas e verdes no estudo, sofreriam impacto mínimo, com a perda de apenas uma cidade na zona verde.

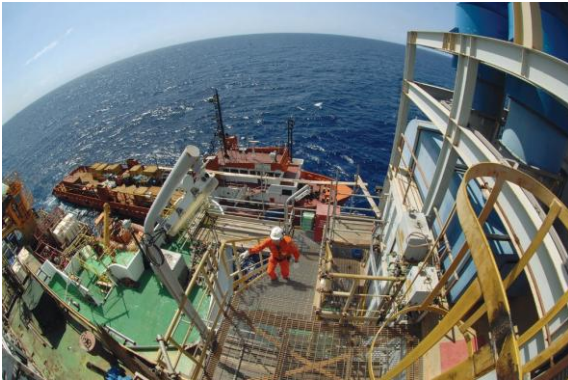
Além disso, a ferrovia permitirá maior eficiência logística, reduzindo o transporte rodoviário médio de 914 km para 171 km, o que diminuirá os custos de logística e aumentará o rendimento médio por saca de soja em R\$ 3,00, passando de R\$ 12,25 para R\$ 15,25. O projeto também contribuirá para a sustentabilidade, com redução de até 60% nas emissões de gases de efeito estufa. Essas melhorias consolidam a Ferrogrão como um projeto estratégico para fortalecer a competitividade do agronegócio brasileiro no mercado internacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/12/2024

FROTA DE APOIO EM AJB AUMENTA PARA 452 EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira Offshore 12/12/2024 - 22:13



Após dois meses de estabilidade, número de barcos de apoio retoma curva de crescimento, com 8 unidades a mais que em setembro, segundo relatório Syndarma/Abeam

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) totalizou 452 embarcações em outubro, 8 a mais do que em setembro e em agosto (444), e 37 unidades a mais do que em setembro de 2023 (415). De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de

Navegação Marítima (Syndarma), 380 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 72 de bandeira estrangeira, na posição de outubro de 2024.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 202 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 117 de bandeira brasileira. Cerca de 86 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Em outubro, as embarcações com bandeira nacional representam 84% da frota de apoio offshore, enquanto 16% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade foram de 85% em setembro e em agosto, 84% em julho, 85% em junho, 86% em maio e em abril, 85% em março, 86% em fevereiro e 87% em janeiro.

Em setembro e agosto, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 444 embarcações, das quais 378 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 66 de bandeira estrangeira. Em julho, foram 448 embarcações, das quais 378 de bandeira brasileira e 70 de bandeiras estrangeiras. Em junho, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 445 embarcações, das quais 379 de bandeira brasileira e 66 estrangeiras.

Em maio, foram 437 embarcações — 376 de bandeira brasileira e 61 de bandeiras estrangeiras. Em abril, havia 375 de bandeira brasileira e 59 de bandeira estrangeira. Em março, havia 371 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em fevereiro, eram 435 embarcações, das quais 372 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em janeiro, eram 431 embarcações, das quais 373 de bandeira brasileira e 58 de bandeiras estrangeiras.

De acordo com a publicação, a frota em outubro era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 211 barcos, três a mais do que em setembro. Outros 14% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 63 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 66 unidades no período (15%), enquanto 25 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 22 MPSVs (multipropósito), 19 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 17 PLSVs (lançamento de linhas).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações em operação, ou aguardando contratação, com 76 unidades (13 estrangeiras), seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio de bandeira brasileira. A Tranship e a Wilson Sons Ultratug aparecem na sequência com 25 barcos de pavilhão nacional cada. Segundo o relatório, a DOF/Norskan (17 de bandeira brasileira e 5 estrangeiras) aparece com 22 barcos de apoio. A OceanPact e Starnav também aparecem com 22 embarcações de bandeira brasileira cada uma.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 54 PSVs/OSRVs, 12 AHTS, 2 PLSVs, 2 RSVs, 2 MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em outubro, tinha mais AHTS: 13 embarcações desse tipo, além de 27 PSV/OSRVs e 5 RSVs. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 22 unidades, seguida pela Camorim, que tem 15 unidades com essas especificações.

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024

PETROBRAS ASSINA CONTRATOS PARA CONSTRUÇÃO E AFRETAMENTO DE 12 PSVS

Da Redação Indústria naval 12/12/2024 - 19:55



Bram e Starnav construirão 6 embarcações cada em seus estaleiros, Navship e Detroit, em Santa Catarina. Contratos somam R\$ 16,5 bilhões, sendo R\$ 5,2 bilhões relativos à fabricação dos novos ativos

A Petrobras assinou contratos no valor de R\$ 16,5 bilhões para construção e afretamento de 12 PSVs (transporte de suprimentos). Do valor total dos contratos, R\$ 5,2 bilhões são destinados para investimentos em construção naval no Brasil. A companhia informou que essas embarcações serão fundamentais para as operações de logística de

exploração e produção até 2028. Os contratos, firmados com as empresas Bram Offshore e Starnav Serviços Marítimos, foram anunciados nesta quinta-feira (12), pela presidente Magda Chambriard, durante a reunião plenária do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável (CDESS), em Brasília.

Os contratos incluem um período de até quatro anos para mobilização e 12 anos de operação, além da exigência de 40% de conteúdo local durante a fase de construção. As embarcações serão construídas nos estaleiros próprios das empresas vencedoras, localizados em Santa Catarina, nos municípios de Navegantes (Bram/Navship) e de Itajaí (Starnav/Detroit). Cada empresa será responsável pelo afretamento para a Petrobras de seis embarcações.

As embarcações de apoio contarão com um sistema propulsivo híbrido, que combina motores elétricos e baterias com geradores movidos a diesel/biodiesel, alinhados ao compromisso da Petrobras de reduzir as emissões de gases do efeito estufa. No evento, Magda destacou que a modernização da frota de embarcações de apoio é uma das iniciativas do plano de negócios da Petrobras para o período de 2025 a 2029.

"Essas novas unidades não só irão incorporar o que há de mais moderno em tecnologia, como também representam nosso engajamento com melhores práticas sustentáveis e inovadoras. São projetos que atendem aos mais elevados padrões ambientais, sociais e de governança, essenciais para um futuro sustentável, além de gerar cerca de 11 mil empregos diretos e indiretos", afirmou a presidente da Petrobras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024

CDFMM APROVA R\$ 10,5 BILHÕES EM PRIORIDADES, INCLUINDO NAVIOS DA TRANSPETRO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 12/12/2024 - 18:31



MPor informou que as principais solicitações são para embarcações da área de petróleo e gás e navegação interior

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou 21 projetos que somam R\$ 10,5 bilhões em prioridades de financiamento para projetos de construção, modernização, docagem, manutenção, conversão e reparo de embarcações. O montante foi resultado da 57ª reunião ordinária do CDFMM, realizada nesta quinta-feira (12), que avaliou 24 novos projetos. Portos e Navios apurou

que, entre os projetos priorizados, estão os quatro primeiros navios, classe Handy, previstos no programa de renovação e ampliação da frota da Transpetro (TP 25).

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou que é o maior volume de recursos das reuniões realizadas nos últimos 10 anos, com destaque para projetos na área de petróleo e gás, com a produção de novas embarcações de grande porte. “O setor de petróleo continua sendo o que demanda mais recursos, tanto para as embarcações de apoio marítimo, quanto para a retomada da construção de navios Handy para transporte de derivados”, afirmou o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, que presidiu a reunião.

Antunes também destacou as prioridades para a construção de embarcações para a navegação interior, concedidas em 2023 e 2024, que somam R\$7 bilhões em projetos deste segmento, o equivalente ao que foi aprovado no período entre 2011 e 2022. Além dos novos projetos, foram reapresentados 20 projetos, totalizando R\$ 2,13 bilhões, envolvendo pedidos de extensão de prazo e alteração do estaleiro executor.

A resolução do CDFMM, contendo os projetos que obtiveram prioridade, será publicada nos próximos dias no Diário Oficial da União, e as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados (BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica e Banco da Amazônia - Basa). A próxima reunião do CDFMM está prevista para o dia 27 de março de 2025.

O secretário afirmou que os projetos, apresentados por diversas empresas, mostram um forte movimento de retomada da indústria naval e apontam para uma expansão da construção naval nos próximos anos. “2024 está sendo o ano da retomada da construção naval: são quase R\$ 30 bilhões em projetos aprovados e mais de R\$ 5 bilhões em projetos contratados”, disse Antunes.

Petroleiros

O projeto dos 4 navios classe Handy é a primeira etapa do TP25, que tem como objetivo a construção de 25 navios para a frota da Transpetro. Após a abertura das propostas comerciais, em novembro, a concorrência desses petroleiros avançou para a fase de avaliação pela comissão de licitação, antes da homologação do resultado final. O processo teve 20 interessados e uma proposta única apresentada pelo consórcio formado pela Ecovix e pelo Estaleiro Mac Laren (RJ). A previsão da Transpetro é que o contrato seja assinado em janeiro de 2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024

COMEX 2025: MAR VERMELHO E TARIFAS DE TRUMP MOLDAM CENÁRIO GLOBAL

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 12/12/2024 - 18:46



Empresas precisam de flexibilidade e tecnologia para superar desafios, afirma CEO da Asia Shipping

O comércio exterior enfrentará grandes desafios em 2025, com a instabilidade geopolítica e medidas protecionistas impactando diretamente o setor. Conflitos persistentes no Mar Vermelho e as novas tarifas de 10% sobre produtos chineses anunciadas pelo presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, são dois dos principais fatores que devem alterar fluxos comerciais e estratégias logísticas no próximo ano. Segundo Alexandre Pimenta, CEO da

Asia Shipping, a flexibilidade e a adoção de tecnologia serão cruciais para as empresas do setor.

Pimenta alerta que ataques de grupos Houthi a embarcações no Mar Vermelho forçarão transportadoras a desviar suas rotas pelo continente africano, evitando o Canal de Suez, no Egito. “Esse cenário deve gerar congestionamento e atrasos nos portos ao longo de 2025, além de custos logísticos mais elevados para os operadores”, destaca. Por outro lado, as tarifas impostas pelos EUA a produtos chineses podem beneficiar mercados alternativos, como o Brasil. Segundo o executivo, o país tem condições de absorver a oferta excedente chinesa, oferecendo produtos como carros, eletrônicos e celulares a preços competitivos. “Isso pode abrir novas oportunidades para o Brasil no cenário global, reforçando sua posição como um mercado estratégico para exportadores chineses”, analisa Pimenta.

Apesar das adversidades, a digitalização e o uso de inteligência artificial (IA) surgem como ferramentas indispensáveis para operadores de comércio exterior que buscam se adaptar ao cenário volátil. “O uso da tecnologia permitirá ajustar estratégias comerciais de forma mais rápida e eficiente, além de prever possíveis riscos e oportunidades”, afirma Pimenta. Um exemplo prático é a plataforma de IA em nuvem Dati, desenvolvida pela Asia Shipping. A solução automatiza até 87% das etapas do processo de importação, oferecendo insights valiosos para decisões estratégicas.

“A previsão é que os Houthies continuem atacando os navios no Mar Vermelho e as principais transportadoras vão precisar desviar os seus percursos pela África, pensando em rotas alternativas ao Canal de Suez. Isso deve manter o congestionamento e atrasos nos portos ao longo do próximo ano”, disse o executivo à Portos e Navios.

Além da digitalização, o Brasil pode aproveitar seu mercado consumidor expressivo e seus recursos naturais abundantes para atrair novos investimentos e expandir sua participação no comércio global. “O país tem um enorme potencial de crescimento, mas precisa continuar investindo em tecnologia e infraestrutura para consolidar sua posição de destaque internacional”, conclui Pimenta.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024

APM TERMINALS PECÉM MOVIMENTA 500 MIL TEUS E SUPERA ANO ANTERIOR

Da Redação Portos e logística 12/12/2024 - 19:24



A APM Terminals Pecém, responsável pela movimentação de contêineres no Porto do Pecém (CE), região metropolitana de Fortaleza, atingiu no último dia 25 de novembro a marca inédita de 500 mil TEUs movimentados. O volume movimentado representa um recorde, superando os números registrados nos anos anteriores: 418.226 TEUs em 2022 e 482.044 TEUs em 2023. Até o fechamento de novembro, a empresa totalizou 507.942 TEUs movimentados, um crescimento de 19,5% em comparação com o mesmo período de 2023, que contabilizou 425.138 TEUs.

Na importação, o crescimento foi de 16,5%, enquanto as exportações tiveram alta de 19,9%, ambos em relação aos 11 primeiros meses de 2023. Segundo Marcelo Gurgel, gerente comercial da empresa, o resultado reflete o desempenho expressivo do primeiro semestre, quando foram movimentados 235.148 TEUs, com crescimento de 16% em relação ao mesmo período do ano anterior. Gurgel ressaltou que o objetivo é encerrar 2024 com números ainda mais expressivos, reafirmando a tendência de crescimento contínuo da APM Terminals Pecém.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024

CONSELHO DOS EXPORTADORES DE CAFÉ DO BRASIL (CECAFÉ) MÁRCIO FERREIRA SUPERINTENDENTE DO GRUPO TRISTÃO

Executivos 12/12/2024 - 19:20



Em assembleia geral ordinária, realizada nesta quinta-feira (12), o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) reelegeu Márcio Ferreira (foto), superintendente do grupo Tristão, para a presidência do conselho deliberativo da entidade para o biênio 2025/2026. A gestão será compartilhada com o vice-presidente Günter Häusler, da NKG Stockler Ltda., e a secretária-geral Flávia Barbosa Paulino da Costa, da Exportadora de Café Guaxupé.

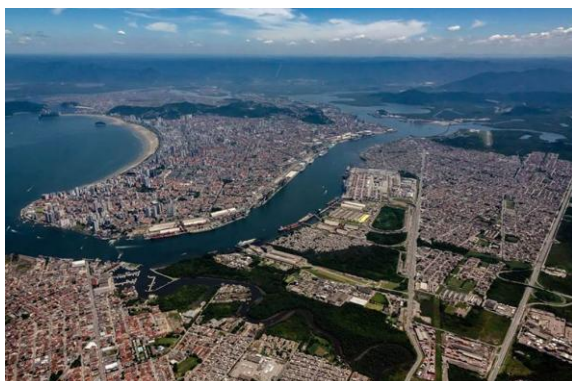
A direção executiva segue composta por Marcos Matos (Geral), Eduardo Heron (Técnico) e Silvia Pizzolo (Responsabilidade Social e Sustentabilidade). Entre os destaques da nova gestão, está a organização da 10ª edição do Coffee Dinner & Summit, que ocorrerá de 2 a 4 de julho de 2025, no Royal Palm Hall, em Campinas (SP). O evento reunirá lideranças globais para debater temas como sustentabilidade, tendências de consumo, macroeconomia e desafios logísticos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024

PORTO DE SANTOS PLANEJA AMPLIAÇÃO DA POLIGONAL EM 162,4%

Da Redação Portos e logística 12/12/2024 - 19:40



O ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, anunciaram uma proposta de ampliação da poligonal do porto organizado de Santos (SP), que poderá incorporar 12,6 milhões de metros quadrados (m²) em áreas de quatro municípios, resultando em um aumento inédito de 162,4%. A expansão, que elevará a área total do porto de 7,8 milhões de m² para 20,4 milhões de m², equivale à criação de quase dois novos portos e envolverá cinco cidades.

A proposta, detalhada em uma nota técnica com estudos e pareceres, foi enviada à Secretaria Nacional dos Portos (SNP) e inclui contribuições da consulta pública 01/2024 sobre a revisão da área do porto organizado. Segundo o ministro, a ampliação visa assegurar eficiência operacional e integração entre o porto e as cidades, fortalecendo o papel estratégico do Porto de Santos para o Brasil.

Pomini destacou a relação entre a poligonal e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), que define a destinação de áreas para operações portuárias e projeta o futuro do porto. A ampliação

permitirá atrair investimentos, gerar empregos e consolidar o Porto de Santos como o maior do hemisfério sul, respeitando as diretrizes legais e princípios ESG.

O tema já foi alvo de debates anteriores, com mudanças significativas entre 2020 e 2022, quando 6 milhões de m² foram adicionados e posteriormente excluídos da poligonal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024

SENAI CIMATEC E GALP AVANÇAM COM PLANTA PILOTO DE H2V NA BAHIA

Da Redação Offshore 12/12/2024 - 22:20



O Senai Cimatec e a Galp, por meio de sua afiliada Petrogal Brasil, firmaram parceria para implantar a primeira planta piloto de hidrogênio verde (H2V) na Bahia. Localizado no Cimatec Park, em Camaçari, o projeto será voltado à pesquisa e inovação da cadeia de valor do hidrogênio, com investimento superior a R\$ 40 milhões e previsão de operação em agosto de 2025.

O projeto, financiado pela cláusula de participação especial da Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP) e pela EMBRAPA, contará com uma infraestrutura multifuncional que incluirá geração

de energia renovável, planta de produção de hidrogênio, estação de abastecimento veicular e laboratório para testes de combustão e conversão. O hidrogênio verde é um vetor energético estratégico para descarbonizar setores intensivos em carbono, posicionando o Brasil como protagonista na transição energética global.

Segundo Paulo Roberto Freitas Neves, consultor de eficiência energética do Senai Cimatec, a iniciativa coloca a Bahia em destaque no cenário da inovação energética, promovendo estudos sobre produção, armazenamento e aplicação do hidrogênio verde. Além disso, Heloisa Althoff, da Galp, destacou o potencial do Brasil em liderar a transição energética global, gerando empregos e promovendo sustentabilidade.

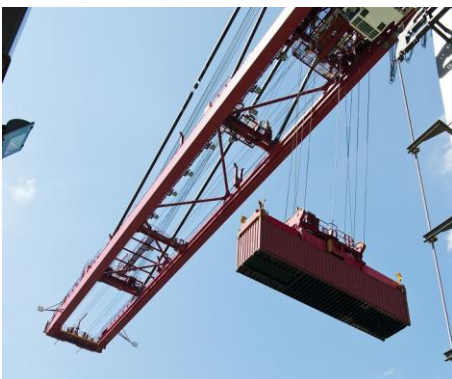
A parceria também reforça o papel da Bahia como líder em energia renovável, conforme apontado pelo Atlas da Bahia H2V, desenvolvido pelo Senai Cimatec, que identificou um potencial anual de produção de 84 milhões de toneladas de hidrogênio verde no estado. A iniciativa incentivará novos modelos de negócios, diversificação da matriz energética e o fortalecimento da cadeia produtiva do H2V.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024

BRASIL CAI PARA 46ª POSIÇÃO NO RANKING DE COMPETITIVIDADE GLOBAL DA FIRJAN

Da Redação Portos e logística 12/12/2024 - 19:33



O Brasil ocupa a 46ª posição entre 66 países no Índice Firjan de Competitividade Global (IFCG), estudo que avalia eficiência do estado, ambiente de negócios, infraestrutura e capital humano. Singapura lidera o ranking, seguida por Suíça e Dinamarca, enquanto o Paquistão ocupa a última posição. Há uma década, o Brasil estava em 40º lugar, tendo perdido seis posições.

A qualidade da educação foi apontada como um dos principais desafios, dificultando a formação de mão de obra qualificada para atender às demandas tecnológicas, segundo Luiz Césio Caetano, presidente da Firjan. Ele enfatizou a necessidade de



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 143/2024
Página 97 de 97
Data: 13/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

políticas públicas para elevar a competitividade nacional, citando as propostas da federação no documento “Propostas Firjan para um Brasil 4.0”. No pilar “Capital Humano”, o Brasil aparece na 33ª colocação, prejudicado pelo baixo investimento em educação e pesquisa. Enquanto países como Israel e Coreia do Sul investem, em média, US\$ 22 mil por aluno anualmente, o Brasil gasta apenas US\$ 3,7 mil. Em pesquisa e desenvolvimento, o Brasil destina 1,2% do PIB, comparado aos 4,6% da Coreia do Sul.

Em “Eficiência do Estado”, o Brasil está na 52ª posição, com baixos índices de controle da corrupção, eficácia governamental e segurança jurídica. No pilar “Ambiente de Negócios”, o país está em 51º, com destaque negativo para a instabilidade política e qualidade regulatória, ambas inferiores às de países como Argentina e Chile. No pilar de infraestrutura, o Brasil ocupa a 47ª colocação. A taxa de investimento anual de 18% está bem abaixo de países como China (43%) e Índia (33%). Além disso, o tempo médio para acesso a energia elétrica no Brasil é de 128 dias, mais que o dobro dos 53 dias registrados na Índia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/12/2024



MERCOSHIPPING 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: 13/12/2024