

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 144/2024
Data: 16/12/2024

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
'O DESAFIO AINDA É A GOVERNANÇA E A GESTÃO PÚBLICA NOS PORTOS', DIZ THIAGO MILLER.....	4
INFRAESTRUTURA CAÓTICA DOS PORTOS BRASILEIROS É ALVO DE CRÍTICAS	5
SETOR NAVAL: MAIS R\$ 10,5 BILHÕES PARA FINANCIAR EMBARCAÇÕES	7
TRABALHADORES SE MOBILIZAM CONTRA A REVISÃO DA LEI DOS PORTOS	7
PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA DEVE DIRECIONAR INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	10
SEM REVISÃO HÁ 20 ANOS, PLANO DIRETOR DE MACEIÓ TEM DESAFIOS PARA ORDENAR “NOVA” CIDADE.....	10
AEROPORTO SALGADO FILHO (RS) RETOMA VOOS PARA SALVADOR E RECIFE	13
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES INICIA OBRAS DO ARCO METROPOLITANO DE MACEIÓ	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	14
AVISO DE PAUTA: ÚLTIMO BLOCO DE CONCESSÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DESTA ANO ACONTECE NESTA QUARTA-FEIRA (18)	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	15
EM TERESINA, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ENTREGA OBRAS DO AEROPORTO QUE RECEBEU INVESTIMENTOS DE R\$ 166 MILHÕES.....	15
COM A PISTA COMPLETA, AEROPORTO SALGADO FILHO (RS) RETOMA VOOS DOMÉSTICOS PARA SALVADOR E RECIFE NESTA SEGUNDA (16)	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	18
COM PROJETO DE R\$ 20,11 BI EM INVESTIMENTOS, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMOVE LEILÃO DO LOTE 6 DO PARANÁ.....	18
PORTAL PORTO GENTE.....	18
APS RECOMENDA MAIOR CUIDADO AOS BARCOS DE RECREIO NO PORTO DE SANTOS	18
ECOVIAS EXECUTA SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO NO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES	19
INOVAÇÕES E INSIGHTS PROFUNDOS PARA REGIONALIZAR O PORTO DE SANTOS.....	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	22
EDITORIAL – AGRONEGÓCIO, GARGALOS E O FUTURO	22
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	23
<i>Federalização de Itajaí 1</i>	23
<i>Federalização de Itajaí 2</i>	23
<i>Salgado Filho 1</i>	23
<i>Salgado Filho 2</i>	23
<i>Salgado Filho 3</i>	23
<i>Salgado Filho 4</i>	23
NACIONAL - LULA RECEBE ALTA E DEIXA HOSPITAL EM SÃO PAULO APÓS CINCO DIAS	24
NACIONAL - GOVERNO REGULAMENTA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA PROJETOS DE ÓLEO E GÁS	24
REGIÃO NORTE - BNDES LANÇA EDITAL PARA RESTAURAÇÃO NA AMAZÔNIA	25
NACIONAL - GARGALOS NOS PORTOS AMEAÇAM COMPETITIVIDADE DO AGRO BRASILEIRO	26
REGIÃO SUL - CONCESSIONÁRIA RECEBE AVAL PARA 3ª PISTA DO AEROPORTO AFONSO PENA	27
REGIÃO SUL - PORTOS RS E SINDIENERGIA-RS FIRMAM ACORDO PARA PROJETO DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA.....	28
REGIÃO SUDESTE - UBERABA ABRE AS PORTAS DE SUA ZPE PARA INDÚSTRIAS EXPORTADORAS	29
PORTO DE CABEDELO - PARAÍBA APRESENTA PROJETO DA PONTE DO FUTURO EM AUDIÊNCIA.....	30
NACIONAL - ÚLTIMO LEILÃO DE TERMINAIS DESTA ANO SERÁ NESTA QUARTA-FEIRA.....	30
PORTOS - ASSOCIAÇÃO ABRE ADESAO PARA NOVOS MEMBROS DO SETOR PORTUÁRIO.....	31
PORTOS - ANTAQ: 1ª FASE DE LEVANTAMENTO SOBRE ESG É FINALIZADA	32
REGIÃO NORDESTE - TERMINAL DE CONTÊINERES DO PECÉM REGISTRA RECORDE.....	34
REGIÃO NORDESTE - COSTA FILHO INAUGURA OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE TERESINA	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SEM PROMESSAS PARA 2025 – VAMOS NOS PREPARAR PARA ELE – PARTE 3 DE 4: COMO MELHORAR O MEU MELHOR?	35
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	37
OPERADORES PORTUÁRIOS ORGANIZAM CONTÊINER DO BEM.....	37
CORRENTE DE COMÉRCIO CHEGA A US\$ 10,4 BI NA SEGUNDA SEMANA DE DEZEMBRO.....	39
PRESIDENTE LULA SANCONA LEI QUE MERCADO CRIA REGULADO DE CARBONO NO BRASIL.....	40
AGÊNCIA ENCAMINHA PROJETO DE CONCESSÃO DO RIO PARAGUAI AO GOVERNO.....	41



JORNAL O GLOBO – RJ.....	42
LEI SECA NA ÁGUA: CAPITANIA DOS PORTOS INICIA PELA BARRA OPERAÇÃO PARA MEDIR ALCOOLEMIA DE CONDUTORES DE EMBARCAÇÕES	42
SETE MESES DEPOIS DE ENCHENTES, AEROPORTO DE PORTO ALEGRE VOLTA A USAR 100% DA PISTA E OPERAR 24 HORAS ...	44
GOVERNO IRÁ DESCUMPRIR METAS FISCAIS A PARTIR DE 2026 SE NÃO HOUVER MEDIDAS PARA AUMENTAR ARRECADAÇÃO, DIZ TESOUREIRO.....	45
GOVERNO VÊ DÍVIDA BRUTA ATINGIR PICO EM 2027 A 81,8% DO PIB	47
RELATOR QUER MANTER BLOQUEIO DE ATÉ 15% EM EMENDAS EM PROJETO DE PACOTE FISCAL	48
PARA MINISTÉRIO PÚBLICO, ANTT CONTRARIA SUPREMO E PROTEGE LUCRO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS TRADICIONAIS	49
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	50
BC VOLTA A INTERVIR NO MERCADO EM MEIO À ESCALADA DO DÓLAR, MAS MOEDA AMERICANA BATE RECORDE	50
GOVERNO TERÁ DE FAZER AJUSTE MAIS DURO PARA CUMPRIR META FISCAL EM 2025, PREVÊ RELATÓRIO DA LDO	51
ANÁLISE - LÍDERES ALERTAM HADDAD DE QUE ELE TERÁ DE ENTRAR EM CAMPO PARA EVITAR DESIDRATAÇÃO DO PACOTE FISCAL	52
TRUMP CITA BRASIL COMO PAÍS QUE ‘TAXA DEMAIS’ E AVISA QUE VAI TAXAR ‘DE VOLTA’	53
DISTRIBUIDORAS TERÃO 24H PARA RESTABELECEER ENERGIA, OU TERÃO PUNIÇÃO, DIZ DIRETORA DA ANEEL.....	54
COMO A VALE QUER USAR A ENERGIA DOS VENTOS PARA MOVER SEUS GIGANTESCOS NAVIOS DE MINÉRIO	56
OPINIÃO - MERCOSUL: UM PONTO DE VISTA DO CONSUMIDOR	58
VALOR ECONÔMICO (SP).....	59
DIVERSIDADE E INCLUSÃO IMPULSIONAM MUDANÇAS NA COMUNICAÇÃO CORPORATIVA.....	59
NAVIO RUSSO DERRAMA MAIS DE 4,3 MIL TONELADAS DE PETRÓLEO NO MAR NEGRO.....	61
RESERVATÓRIOS DEVEM FECHAR 2024 COM NÍVEIS ABAIXO DE 50%, MAS EM CONDIÇÕES FAVORÁVEIS, DIZ ONS	62
COMUNICAÇÃO TRANSPARENTE É ESSENCIAL PARA FORTALECER COMPROMISSOS ESG.....	63
SEM WILSON SONS, ISQUARED BUSCA ATIVOS DE TRANSPORTES NO BRASIL	66
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	67
BRASIL TERÁ MAIOR ALÍQUOTA DO MUNDO APÓS REFORMA TRIBUTÁRIA NO SENADO.....	67
GOVERNO ANUNCIA ESTRATÉGIA PARA ENTREPÓSOS E ARMAZÉNS	69
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	70
SETOR PORTUÁRIO PRIVADO IMPULSIONA INVESTIMENTOS DE R\$ 14,5 BILHÕES, ENQUANTO BUSCA FONTES DE FINANCIAMENTO ACESSÍVEIS.....	70
RENTABILIDADE, LEGISLAÇÃO E LICENCIAMENTO AINDA TRAZEM INCERTEZAS PARA RECICLAGEM DE ATIVOS MARÍTIMOS ..	72
GRUPO MAC LAREN VEM BUSCANDO PARCERIAS COM EMPRESAS PARA MODELO INTEGRADO. DIQUE FLUTUANTE ESTÁ NO ESCOPO.....	77
CONSÓRCIO ENTRE ECOVIX E MAC LAREN AVANÇA EM LICITAÇÃO PARA PETROLEIROS. DEPRECIÇÃO ACELERADA É REGULAMENTADA	78
PROJETOS, COM RECURSOS DO FMM, ABRANGEM CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES E MODERNIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS	79
AGENTES DIALOGAM COM PARLAMENTARES PARA GARANTIR MANUTENÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO REGIME TRIBUTÁRIO ESPECIAL	81
CABOTAGEM APURA NÚMEROS POSITIVOS, AMPLIA FROTA E TEM CHEGADA DE NOVOS PLAYERS EM CENÁRIO LOGÍSTICO DESAFIADOR.....	84
MEPC VOLTARÁ À AGENDA EM ABRIL. ESTADOS-MEMBROS AINDA BUSCAM CONSENSO ENTRE CRITÉRIOS TÉCNICOS E ECONÔMICOS	93
SECA HISTÓRICA NA AMAZÔNIA AFETA TRANSPORTE E EXPÕE FRAGILIDADES DA INFRAESTRUTURA E NECESSIDADE DE ADAPTAÇÃO	96
PRODUTOS E SERVIÇOS 744.....	99
EDITORIAL 744.....	102
FLEXIBILIZAÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL EM CONTRATOS DE E&P SEGUE PARA O SENADO	102
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	103
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	103



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

'O DESAFIO AINDA É A GOVERNANÇA E A GESTÃO PÚBLICA NOS PORTOS', DIZ THIAGO MILLER

A afirmação é do advogado especialista em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, Thiago Miller
Por Ted Sartori



Thiago Miller: Entendo que houve um ligeiro retrocesso no processamento e na análise das cautelares na Antaq (Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo)

O anteprojeto de revisão da Lei dos Portos (12.815/2013) pela Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos), entregue à Câmara dos Deputados no mês passado, precisa de aprimoramentos, diz o advogado Thiago Miller, sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller, de Santos, e presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-SP. Ele falou sobre esse outros temas em entrevista para A Tribuna.

Quais os principais desafios do Direito na área portuária?

Considerando recentes decisões judiciais, acredito que a compreensão das relações contratuais entre os diversos atores envolvidos nas operações marítimo-portuárias ainda seja um tema que o Judiciário não se apropriou devidamente, bem como mensurar a extensão ou mesmo a definição do que vem a ser o risco da atividade quando analisadas disputas entre carga x terminal x navio. No campo da legislação, os retrocessos na disciplina da relação capital-trabalho no porto. A contratação de trabalhadores portuários a vínculo de emprego, trazidos pela Lei 12.815/2013, são causa de grande insegurança jurídica – e não à toa foi o principal mote que resultou na iniciativa de revisão desse marco legal. E dentro da regulação, a simplificação de algumas outorgas para exploração da atividade portuária segue ainda sendo um desafio.

A insegurança jurídica aumentou nos últimos anos?

Temos a convicção de que há uma melhora do cenário e avanço na segurança jurídica. Acredito que houve um amadurecimento das instituições, destaco a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a experiência adquirida por seus quadros técnicos. Considero que o aumento da composição da diretoria ainda carece de uma acomodação. O colegiado tem que ser coerente com os julgados e entendimentos consolidados. Mudanças ou inovação em posicionamentos deveriam ser construídos de forma colegiada e cautelosa. Os estudos e avaliações dos normativos regulatórios e seus efeitos devem se intensificar e os eventuais ajustes, resultados desses estudos, devem se concretizar em menor tempo. Com o devido respeito, entendo que houve um ligeiro retrocesso no processamento e na análise das cautelares na Antaq. Esperamos que em breve reencontre o seu curso para não perder o protagonismo conquistado.

Quais mudanças deveriam ocorrer nas questões regulatórias?

Vínhamos discutindo há mais de seis anos a revisão da Resolução Normativa 7 da Antaq, que disciplina os instrumentos de exploração da atividade. Nesse período, a movimentação de mercadorias em quadros de boias, muito relevante na região Norte do País, ficou sem definição, gerou grande assimetria e travou investimentos. Mas o nosso grande desafio continua sendo a

governança e a gestão da administração pública nos portos. A realidade é a descontinuidade das administrações e a interferência política.

Como está funcionando o Núcleo de Direito Marítimo do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP)?

O Núcleo é um projeto de longo prazo, ninguém esperava que os juízes se tornassem especialistas em 12 meses. Até porque os juízes que pertencem ao núcleo continuam a responder por toda uma Vara/Cartório Cível, o que não é pouca coisa. Acredito que o núcleo está cumprindo a função, temos visto decisões fundamentadas, que procuram esgotar o tema submetido a julgamento. Os processos têm um trâmite célere e técnico, em especial a análise das medidas liminares. Embora jovem, completando um ano de existência, não tenho dúvida de que o núcleo vai gerar excelentes frutos para a sociedade.

O que acha do projeto da Ceportos?

A mudança do marco legal de uma atividade regulada não deveria ser algo rotineiro. A simples discussão da mudança gera insegurança e inibe investimentos. Eu gostaria de discutir aprimoramentos pontuais, até porque a exploração privada da atividade portuária vai muito bem. O projeto, no entanto, tem muitos méritos.

Como harmonizar a questão do desenvolvimento com os direitos dos trabalhadores?

Além de ser socialmente relevante, a busca pela sustentabilidade na relação capital-trabalho é um imperativo constitucional. Em 1993, a Lei nº 8.630 foi disruptiva ao remodelar um sistema de trabalho. A criação do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) foi o principal pilar da mudança. Esse novo ator substituiu os sindicatos na gestão dos avulsos, personificou a reserva de mercado para efeito de vinculação empregatícia e centralizou o controle sobre diversas questões do trabalho portuário, como habilitação e treinamento. Ao mesmo tempo em que privilegiou a livre iniciativa, a lei de 1993 previu medidas para equilibrar o jogo, prestigiando o valor social do trabalho. Esse sistema de 1993, arquitetado para ser transitório, precisa ser repensado, porque já dura mais de 30 anos. A proposta da Ceportos não trouxe medidas paliativas capazes de harmonizar os interesses do capital e as necessidades do trabalho. Assim como em 1993, a Ceportos adotou como referência o modelo português: criou a figura da empresa prestadora de trabalho portuário (EPTP), clone da ETP de Portugal. A ideia é boa, mas a implantação exige uma base social sólida. O Congresso terá a missão de construir esse caminho, e será fundamental abrir para o debate.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/12/2024

INFRAESTRUTURA CAÓTICA DOS PORTOS BRASILEIROS É ALVO DE CRÍTICAS

Planejamento pode reduzir gargalos

Por ATribuna.com.br



Porto de Santos é exemplo de esgotamento no sistema logístico, com acessos precários não resolvidos (Vanessa Rodrigues/AT)

Problemas de infraestrutura, gargalos nos acessos e ameaça à competitividade. Situações que colocam o Brasil na berlinda da atividade marítima internacional e que afetam o peso brasileiro na balança comercial mundial. O caminho para isso passa por uma palavra que precisa ir além do discurso: planejamento.

O CEO do Porto Itapoá (SC), Ricardo Arten, resumiu a preocupação do setor, em especial com a questão dos acessos. “Os terminais brasileiros,



independentemente se é um investidor local ou estrangeiro, vão continuar investindo. Mas o Brasil está sofrendo com a falta de capacidade. Precisa primeiro investir nela para, então, atrair mais demanda”, avalia.

Segundo ele, em outros países, a logística é vista como prioridade no plano diretor dos portos. “Como pode o maior porto da América Latina não ter acesso ferroviário para escoar a importação e receber os contêineres de exportação? É inadmissível”, acrescenta.

Arten vai além em sua crítica. “A inovação tem que vir para resolver problemas. Temos que procurar soluções através de inovação”, diz ele, que participou do painel O Planejamento e Desenvolvimento para os Portos Brasileiros durante o Summit Antaq, no dia 26 de novembro, em Brasília.

Oportunidade

Também no evento, o diretor de Administração Portuária do Porto do Açu (RJ), Vinicius Patel, afirma que existe a necessidade de viabilizar, além dos acessos, soluções de fornecimento de energia e até mesmo de aprimoramento dos sistemas de transporte dutoviário.

“É a maior oportunidade de industrialização que o Brasil já teve. O mundo está olhando para a gente como um grande provedor de commodities. Queremos ser isso? Já somos. Temos é que pensar em portos como estruturas industriais”, pondera.

Head de Direito e Política de Concorrência para a América Latina da Maersk, Ana Carolina Albuquerque também aposta na evolução amparada em um planejamento.

“Não sei se a concessão dos canais (de navegação) é o caminho. Mas, de fato, ter a profundidade necessária para que o armador (dono do navio) consiga trazer os navios maiores. Às vezes, um navio até menor tem que sair com menos carga, porque ele não consegue passar pelos canais de acesso”, diz.

Poder público

Secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori adota um discurso otimista sobre os desafios para 2025 no setor portuário.

“Estamos em um momento muito positivo para o setor, e eu fico aqui com os meus deveres de casa. O que a gente ainda tem é que fazer com que haja integração entre os ministérios”, defende. “Vamos solucionar as questões de profundidade dos nossos principais portos. A gente está falando de Santos e de Paranaguá, que estão precisando de aprofundamento e perenidade. Também lançaremos uma política de sustentabilidade, trazendo o setor privado para assinar um pacto conosco”.

Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos aposta na força do Poder Público, mas sem perder de vista a presença do setor privado.

“Um ponto central em 2025 é a gente acreditar nas instituições, no Ministério que formula a política. Eles estão muito assertivos. Mas, ao mesmo tempo, a gente não pode ficar pensando que o privado faz tudo. A gente precisa também do público, que tem que ser o catalisador do investimento privado”.

Flávia Takafashi, também diretora da Antaq, entende que o momento é de superar uma eventual falta de coordenação no setor privado. “Direcionem nossos encaminhamentos, foquem o planejamento no que de fato vai trazer um resultado positivo, fazer o setor andar para a frente”, encerra.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/12/2024

SETOR NAVAL: MAIS R\$ 10,5 BILHÕES PARA FINANCIAR EMBARCAÇÕES

Dinheiro é do Fundo da Marinha Mercante
Por ATribuna.com.br



Valor aprovado este ano chega a R\$ 31 bilhões em projetos; R\$ 5 bilhões já foram contratados (Carlos Nogueira/Arquivo AT)

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, em reunião na quinta-feira, 21 novos projetos, no valor de R\$ 10,5 bilhões, para obras de construção, modernização, docagem, manutenção, conversão e reparo de embarcações. Com isso, o valor total aprovado este ano chega a R\$ 31 bilhões em projeto. Em 2024, cerca de R\$ 5 bilhões já foram contratados para a expansão da indústria naval.

Na 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.

A reunião foi presidida pelo secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes. 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 já 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”, diz.

A Resolução do CDFMM, contendo os projetos que obtiveram prioridade, será publicada no Diário Oficial. Assim, as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento.

O Fundo da Marinha Mercante é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por intermédio CDFMM, e visa prover recursos para o desenvolvimento tanto da marinha mercante quanto das indústrias de construção e reparação navais do País.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/12/2024

TRABALHADORES SE MOBILIZAM CONTRA A REVISÃO DA LEI DOS PORTOS

Eles citam precarização e cogitam greve diante das mudanças propostas pelo anteprojeto feito pela Ceportos

Por ATribuna.com.br



Trabalhadores portuários devem iniciar, na próxima quinta-feira, uma rodada de reuniões com setor patronal sobre a mudança na legislação (Carlos Nogueira/Arquivo AT)

Enquanto a Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) espera que o anteprojeto encaminhado à Câmara dos Deputados no início de novembro avance, lideranças sindicais lutam contra a tramitação e se mobilizam para defender os direitos dos trabalhadores.

Alguns sindicalistas chegam a mencionar, inclusive, “caráter de greve”. “As federações portuárias foram procuradas pelo setor patronal e estamos iniciando, no dia 19 (próxima quinta-feira), uma rodada de negociação coletiva de busca de

entendimento para tentarmos, entre nós, resolvermos alguns pontos que foram colocados ali (no anteprojeto da Ceportos)", destaca o presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira.

Ele espera que os dois lados cheguem em um entendimento sobre a melhor maneira de equilibrar a relação capital-trabalho. "Mesmo que seja para barrar a proposta de mudança da legislação portuária proposta pela Ceportos", diz Pereira, que já havia debatido o tema no 2º Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna em Brasília, em outubro.

Faltou representação

O representante da categoria reforçou a sua indignação pela ausência da classe trabalhadora na Ceportos, considerando falta de respeito ao diálogo social, preceito básico da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Em casos de mudança em uma legislação, o órgão determina a participação igualitária e tripartite da população, do estado e dos empresários. "Por isso, não aceitamos o que foi apresentado. Foi além, até mesmo, do que o patronal queria. Não queremos que se transforme em PL (projeto de lei) para que o governo e trabalhadores possam se manifestar", afirma o sindicalista.

Ele ressalta que a proposta rompe a exclusividade dos trabalhadores, acaba com a negociação coletiva de trabalho, com o registro profissional e tenta abrir um mercado certificando qualquer trabalhador para ser portuário. "Estão estragando totalmente o sistema.

Estão permitindo acabar com o Ogmo (Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário) e criando empresas terceirizadas para fazer o serviço do trabalhador portuário avulso, ou seja, desmantelando tudo. É muito danoso para o Brasil", completou.

Mobilização

O presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva), Bruno José dos Santo[TEXTONOVO]s, também garantiu que todos os trabalhadores portuários do País estão mobilizados para tentar não deixar que um projeto de lei derivado da proposta entre em tramitação.

"Mas, caso ele tramite, vamos tentar, de todas as formas, falar com os deputados federais para que isso não vá pra frente, evitando, assim, a precarização da relação entre capital e trabalho. E todos nós estamos em caráter de greve. A gente tem o apoio até da parte patronal", diz Santos.

MPOr

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio da Costa Filho, concorda que a proposta precisa ser discutida de maneira coletiva. Logo após a entrega do anteprojeto à Câmara, em novembro, ele chegou a declarar que o texto é inconstitucional, pois propõe mudanças atribuídas ao Governo Federal. Procurada para comentar o assunto novamente, a pasta não retornou até o fechamento desta edição.

Revolução

Para o presidente da Ceportos, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar, a proposta de revisão da Lei dos Portos pretende fazer uma revolução no setor. No 2º Encontro Porto & Mar, em outubro, Alencar destacou que o novo marco legal ajudaria a superar gargalos e travas regulatórias "que não estão prestando um bom serviço ao Brasil".

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 14/12/2024

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA DEVE DIRECIONAR INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO

Em elaboração pela Infra S.A., planejamento promete um mapa para guiar o Brasil rumo à eficiência na área

Por Anderson Firmino



A Infra S.A. realiza simulações na rede de transportes para avaliar a solução dos gargalos logísticos (Alexander Ferraz/Arquivo AT)

O planejamento de longo prazo é um pedido recorrente da cadeia logístico-portuária do País. A sinalização de demandas de obras e iniciativas, que contemplem as próximas décadas, faz parte do Plano Nacional de Logística (PNL 2050). Em elaboração pela Infra S.A., ele promete, de acordo com o diretor-presidente Jorge Bastos, dar um norte para os investimentos no setor.

“É como um mapa que vai guiar o Brasil rumo a um sistema de transportes mais eficiente, seguro e integrado. A Infra S.A. elabora o plano em parceria com o Ministério dos Transportes, realizando o levantamento de dados que traçam um diagnóstico preciso e atualizado da rede logística nacional”, explica.

Segundo ele, essa etapa identifica os principais gargalos e as oportunidades de melhoria na infraestrutura de transportes.

“Em janeiro, começaremos uma série de encontros com representantes de vários setores da sociedade para a apresentação desse diagnóstico e coleta de subsídios que auxiliem também na identificação de gargalos que devem surgir no médio e longo prazo. Esses encontros vão garantir que as necessidades e expectativas de diferentes setores e regiões sejam incorporadas no plano”, acrescenta.

Etapas

Jorge Bastos lembra que, entre as principais etapas para o desenvolvimento do PNL, está a identificação dos pontos de partida e os destinos mais importantes de logística, feita a partir da elaboração de matrizes de origem e destino para cargas e passageiros. Ela utiliza no seu processo de construção o que há de mais moderno em dados para o planejamento de transportes.

“A Infra S.A. realiza simulações na sua rede de transportes para avaliar a solução dos gargalos, os principais corredores logísticos, as rotas mais eficientes e os impactos de diferentes cenários futuros, com novas infraestruturas que podem estar ativas em 2050 no sistema de transporte nacional”, pontua.

O presidente da empresa acrescenta que, com os dados, são reunidas opiniões de setores públicos e privados em eventos, consultas e workshops para garantir que as demandas de todos os setores e regiões sejam incluídas no plano.

“Esses elementos permitem a elaboração de um cenário meta que define objetivos claros para o futuro da infraestrutura, com foco em aumento da participação de modos de transporte de alta capacidade, aumento da eficiência logística e redução de impactos ambientais”.

Porto de Santos

Jorge Bastos reforça a importância do Porto de Santos nesse contexto de planejamento a longo prazo. Ele elenca algumas razões, como a movimentação portuária. Em 2023, ela foi de 1,3 bilhão de toneladas no País, sendo que o cais santista foi determinante, ao movimentar 136 milhões de toneladas.

“No PNL 2050, o Porto de Santos continuará como um porto fundamental dentro do sistema logístico para atender às demandas futuras de exportações, importações e transporte de cabotagem. Será necessário estimar sua capacidade futura para verificar se o porto será capaz de dar vazão às demandas previstas nas matrizes origem-destino”, avalia.

Análises

No entanto, Jorge Bastos acredita que é fundamental análises sobre a necessidade de o porto adotar uma abordagem mais arrojada ou conservadora em seus planos de expansão de capacidade.

“O Porto de Santos se mantém como fundamental para otimizar o escoamento de cargas, reduzir custos logísticos e aumentar a competitividade do Brasil no comércio exterior. Além disso, é estratégico para atender às crescentes demandas do mercado global, consolidando sua posição como um ponto central na infraestrutura de transporte brasileira”, finaliza.

A empresa

A Infra S.A. é uma empresa pública federal de infraestrutura, com foco na prestação de serviços de planejamento, estruturação de projetos, engenharia e inovação para o setor de transportes. Vinculada ao Ministério dos Transportes, a Infra é resultado do processo de incorporação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) pela Valec Engenharia, em 2022.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/12/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

SEM REVISÃO HÁ 20 ANOS, PLANO DIRETOR DE MACEIÓ TEM DESAFIOS PARA ORDENAR “NOVA” CIDADE

Prefeitura contratou Fundação Getulio Vargas para elaborar novo Plano de Mobilidade Urbana da cidade, que está desatualizado desde 2009

Vanessa Siqueira

Por vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Mobilidade urbana, novos bairros e boom imobiliário são desafios para novo Plano Diretor da capital alagoana. Foto: Jonathan Lins / Secom Maceió

Em 2025, o plano Diretor de Maceió completará 20 anos de sua última atualização. Neste período, a cidade passou por severas transformações, perdeu cinco bairros e vê a parte alta e o Litoral Norte em franca expansão. Nos últimos meses, entidades de classe, especialistas e técnicos da Prefeitura de Maceió estão reunidos para revisar este documento e o Plano de Mobilidade Urbana, buscando construir documentos que ordenem a cidade e atendam as demandas para regiões que se consolidaram nestas últimas duas décadas.

Em 2005 quem morava em Maceió talvez não imaginasse que em 20 anos a cidade passaria por tantas mudanças, a exemplo da instabilidade de solo ocasionada pela extração de salgema e que tirou mais de 65 mil pessoas de suas casas. Ou talvez não imaginasse que a região do Benedito Bentes e o Litoral Norte seriam as áreas que mais se desenvolvem. Todas as mudanças sofridas na cidade tiveram reflexos no trânsito, na necessidade de melhorias na mobilidade urbana, no cuidado com o meio ambiente, na economia e o desenvolvimento social.

A Prefeitura de Maceió vem coordenando a revisão tanto do Plano Diretor quanto do Plano de Mobilidade Urbana, que precisam de alterações que consigam atender as necessidades da capital.



Antônio Carvalho, presidente do Iplan Maceió, fala dos desafios para a revisão de Plano Diretor. Foto: Iplan Maceió

Segundo o presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maceió (Iplan), Antônio Carvalho, o atual Plano Diretor deveria ter sido atualizado em 2015, mas questões ligadas ao afundamento dos bairros e a pandemia acabaram interrompendo o processo de revisão, que só foi retomado este ano com a criação do Iplan.

Ele disse que o grande desafio desse processo tem sido a realização de um momento com a participação da população e entidades técnicas, que tem feito contribuições que atendem às expectativas da população.

“O plano reflete um olhar atento para o aspecto social e ambiental da cidade, ressaltando que ela deve ser pensada para as pessoas e que respeite as características naturais do território. Isso é contemplado tanto nos parâmetros construtivos quanto na forma como a cidade se organiza, abrangendo diferentes etapas e perspectivas para o desenvolvimento urbano”, disse.

Revisão do Plano e o setor imobiliário

Ao longo dos últimos 20 anos, Maceió deixou de lado seu ar interiorano e de cidade praiana pouco explorada para se colocar como uma das cidades que possui o metro quadrado entre os mais caros do país, devido à valorização local.

Shoppings, empresas, obras de mobilidade e residenciais tem ganhado força nos últimos anos em diversos bairros. Na parte baixa, bairros como Pajuçara, Ponta Verde e Cruz das Almas lideram entre os com maior valor de preço médio do metro quadrado. Os dados referentes ao mês de novembro, divulgados pelo índice FipeZap, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), apontam que os três bairros possuem valores de venda para o metro quadrado entre R\$ 11.972,00 e R\$9.021,00.

Já na parte alta da cidade, bairros como Cidade Universitária, Antares e Tabuleiro do Martins vem experimentando um boom imobiliário. No Cidade Universitária, por exemplo, a construtora Engenharq planeja para 2026 a entrega de um novo shopping, que contará com cerca de 180 lojas. O empreendimento vai facilitar a vida de quem mora na região ou comprou um dos imóveis que estão sendo construídos. Somente a Engenharq construiu 17 empreendimentos e planeja mais cinco nos próximos anos.

Para o vice-presidente do Sindicato da Indústria da Construção do Estado de Alagoas (Sinduscon-AL) e vice-presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), Alfredo Brêda, a revisão do Plano Diretor de Maceió é necessária para conseguir atender demandas do setor.



Alfredo Brêda, do Sinduscon, diz que Plano Diretor precisa de ajustes para atender novas demandas de Maceió. Foto: Assessoria

“O Plano Diretor de Maceió é dos melhores que conheço em nível nacional porque é um Plano inteligente, mesmo tendo 20 anos. Um fator importante é que na ocupação do solo, quanto mais alto for o prédio, mais estreito será e isso facilita a ventilação da orla, por exemplo. Ao contrário do Rio de Janeiro, onde um prédio é colado no outro, Maceió tem essa vantagem”, observou.

Brêda destacou ainda a necessidade de a revisão contemplar autorizações para construções de mais de dois andares em bairros como o de Jaraguá e Centro, na parte baixa.

“Entendo que o bairro de Jaraguá poderia ser mais valorizado se fosse liberada para empreendimentos acima de dois andares, assim como a região próximo ao Clube Fênix, que também

é impedida de receber prédios maiores. Na parte alta da cidade há uma área grande que ainda é considerada rural, sendo importante que o Plano Diretor de Maceió reveja, para que se torne área de expansão urbana”, apontou.

O presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Alagoas (CAU), Geraldo Farias, participa das discussões e pontua que pelas especificidades da cidade, o novo Plano precisa respeitar aspectos sociais, econômicos e geomorfológicos naturais. Além disso, ele considera importante que o documento consiga sugerir medidas para ordenar o crescimento da região norte da cidade.



Geraldo Farias, presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Alagoas participa de debates para revisão de documento. Foto: CAU/AL

“Não se pode deixar que façam as coisas como acham que devem ser feitas, é necessário gestão e vontade política para que o Plano Diretor seja aplicado da forma correta. Em Curitiba na década de 80, por exemplo, o plano diretor serviu para reordenar a cidade e hoje ela é exemplo para o mundo e espero que o documento final, após passar todo esse processo consiga cumprir seu papel”, avaliou.

FGV vai elaborar novo Plano de Mobilidade Urbana

A Secretaria Municipal de Ações Estratégicas e Integração Metropolitana (Semaemi) anunciou que a Fundação Getúlio Vargas foi contratada para elaborar o novo plano de mobilidade urbana de Maceió, que foi atualizado pela última vez há 15 anos, em 2009. Segundo a pasta, o novo plano realizará um mapeamento abrangente dos fluxos de transporte, incluindo o transporte público, veículos particulares, bicicletas e a circulação de cargas. A partir dessa análise, serão propostas diretrizes que levem em conta o crescimento populacional nos bairros, a organização do trânsito e o estímulo ao uso de modais mais sustentáveis.

Entre as propostas, segundo a Semaemi, está a implantação de um BRT (Bus Rapid Transport) na Avenida Fernandes Lima, que liga a parte alta à parte baixa da cidade, além de um estudo de vias da cidade que possam se tornar alternativas para desafogar o trânsito nas duas principais avenidas da cidade: a Avenida Menino Marcelo e Fernandes Lima.

O documento deverá ainda promover uma hierarquização do sistema viário, priorizando vias que facilitem o deslocamento para as novas centralidades emergentes, além de garantir a adequação de infraestruturas para transporte coletivo, pedestres e ciclistas.

“Na parte alta, onde o crescimento populacional tem sido mais intenso, a elaboração do plano estudará a ampliação de corredores de transporte coletivo, reorganização da circulação viária e investimentos em infraestrutura que atendam ao aumento de veículos e pessoas. No litoral norte, as intervenções buscam não apenas atender ao crescimento populacional, mas também preservar as características ambientais e turísticas da região”, explicou a secretaria por meio de nota.

Já a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que opera o VLT em Maceió, informou ao Movimento Econômico que está previsto para 2025 uma licitação que pretende expandir o ramal ferroviário na cidade, ligando o Centro até a Ceasa, localizada no bairro da Forene. “O maior projeto em desenvolvimento na CBTU Maceió atualmente é o Ramal Ferroviário de Integração Intermunicipal (RFII-CEASA), uma iniciativa que promete transformar o transporte público e a ocupação urbana da região. O novo ramal visa atender áreas classificadas como “Macrozona de Expansão Intensiva” pelo Plano Diretor de Maceió promovendo mobilidade e desenvolvimento social em polos comerciais e de serviços em crescimento”, informou a CBTU.

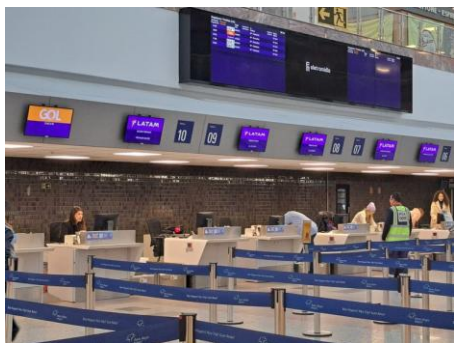
Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 16/12/2024

AEROPORTO SALGADO FILHO (RS) RETOMA VOOS PARA SALVADOR E RECIFE

O Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho, no Rio Grande do Sul, retoma nesta segunda-feira (16/12) as operações de voos domésticos para Salvador (BA) e Recife (PE). A informação foi confirmada pela Fraport Porto Alegre, concessionária responsável pela gestão do terminal. A volta dessas rotas ocorre após o retorno gradual das atividades do aeroporto, [...]

Por Agência Gov



A partir de janeiro de 2025, companhias aéreas retomam voos para destinos internacionais para o Aeroporto Salgado Filho. Foto: Fraport/Arquivo

O Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho, no Rio Grande do Sul, retoma nesta segunda-feira (16/12) as operações de voos domésticos para Salvador (BA) e Recife (PE). A informação foi confirmada pela Fraport Porto Alegre, concessionária responsável pela gestão do terminal. A volta dessas rotas ocorre após o retorno gradual das atividades do aeroporto, iniciado em outubro.

O local ficou completamente fechado desde maio, em razão da enchente que afetou o estado do Rio Grande do Sul. O ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, comemorou o avanço e a conclusão das obras no aeroporto, destacando que a reabertura total representa uma melhoria no atendimento à população.

“Essa retomada total é fruto de muito empenho do Governo Federal, que, por meio do MPor e da Fraport, trabalhou intensamente para que o principal aeroporto do estado voltasse a operar normalmente. Sabemos o quanto o aeroporto é importante para o PIB do Rio Grande do Sul, para o turismo de negócios, para o turismo de lazer e para o escoamento do transporte de cargas”, afirmou.

O aeroporto passou por diversas reformas, incluindo a pavimentação da pista de pouso e decolagem, que agora possui 3.200 metros. Com essa melhoria, o terminal pode operar 24 horas por dia, além de estar apto a realizar voos internacionais.

Novos voos para o Salgado Filho

A partir de janeiro de 2025, a LATAM retoma as rotas de Porto Alegre para Lima (Peru) e Santiago (Chile). Já em março, a Aerolíneas Argentinas restabelece a rota Porto Alegre – Buenos Aires. Além disso, a TAP também deve confirmar em breve a rota Porto Alegre – Lisboa (Portugal), ampliando ainda mais as opções de voos internacionais a partir do terminal gaúcho.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 16/12/2024

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES INICIA OBRAS DO ARCO METROPOLITANO DE MACEIÓ

Obras do Arco Metropolitano de Maceió devem ficar prontas em 24 meses; investimento será de R\$ 252,7 milhões

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



Primeiro trecho do Arco Metropolitano contempla duplicação da BR -424. Foto: Ministério dos Transportes

Considerada uma das apostas para desafogar o trânsito em Maceió, o Arco Metropolitano teve suas obras iniciadas e contará com a duplicação de 16 quilômetros da rodovia BR-424, entre os municípios de Marechal Deodoro e Pilar. Este trecho do 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 anúncio do início das obras foi feito na quinta-feira (12) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, que destacou a importância do equipamento viário para melhorar a mobilidade urbana em Maceió e cidades adjacentes. Segundo a pasta, o prazo para a conclusão das obras é de 24 meses.

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

O primeiro trecho realizado compreende a duplicação de 16 quilômetros da BR-424/AL, entre o polo industrial de Marechal Deodoro e as cidades de Pilar e Satuba. O trecho que recebe a obra acumula um histórico 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.

“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”, disse o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Como será o novo Arco Metropolitano

A obra contemplará ainda a construção de três viadutos: um no entroncamento com a AL-101 Sul, nas imediações do posto do Batalhão da Polícia Rodoviária (BPRV); um segundo no entroncamento para o Polo Industrial José Aprígio Vilela, em Marechal Deodoro; e um terceiro no trevo com a BR-316, no Pilar, além da duplicação da ponte sobre o Riacho dos Remédios.

O outro trecho que integra o Arco Metropolitano de Maceió, na BR-316, também deve ter as obras iniciadas nos próximos dias, conforme assegurou o ministro.

Os dois trechos que compõem a obra viária têm previsão de investimentos de R\$ 600 milhões. “Essas duas duplicações constituirão o Arco Metropolitano de Maceió e serão o mais forte investimento em rodovias da história recente do estado”, completou.

Alagoas já recebeu, entre 2023 e 2024, R\$ 513 milhões em investimentos, em obras que estão sendo realizadas por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Entre as principais obras listadas pelo Ministério dos Transportes estão os lotes 02, 06 e 07 da BR 101; pavimentação da BR 416, no trecho que liga as cidades de Ibataguara à Colônia Leopoldina; adequação com duplicação da BR 104 entre Messias e São José da Laje; obras dos lotes 4 e 5 da duplicação da BR 101 em São Miguel dos Campos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/12/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AVISO DE PAUTA: ÚLTIMO BLOCO DE CONCESSÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DESTE ANO ACONTECE NESTA QUARTA-FEIRA (18)

Na ocasião, a partir das 14h, serão arrendadas áreas no Rio de Janeiro, Amapá e Alagoas

Brasília, 16/12/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai realizar o último bloco de arrendamentos portuários deste ano na próxima quarta-feira (18), às 14h. O leilão, que vai acontecer na B3, em São Paulo, conta com três áreas.



Foto: Porto de Itaguaí (RJ)

Entre as áreas arrendadas estão o ITG02, no Porto de Itaguaí (RJ), o MCP03, no Porto de Santana (AP), e o MAC16, localizado no Porto de Maceió (AL). A transmissão vai ser feita pelo canal da ANTAQ no YouTube.

O valor total a ser investido nessas três áreas chega a R\$ 3,62 bilhões. O terminal com maior previsão de investimentos, R\$ 3,53 bilhões, é o ITG02. A área é destinada a movimentação de

granel sólido mineral e o prazo é de 35 anos.

O MCP03 vai movimentar e armazenar granéis sólidos vegetais. O contrato, com prazo de 25 anos, prevê investimentos de R\$ 88,89 milhões. Por sua vez, o MAC16 é destinado a movimentação e armazenagem de granéis sólidos em geral com previsão de investimentos de R\$ 6,18 milhões ao longo dos cinco anos do contrato.

Cartilha de leilões

Entre 2024 e 2026, a previsão é que sejam leiloados 50 empreendimentos no setor portuário que vão garantir investimentos na ordem de R\$ 18,2 bilhões.

A expectativa é que, além dos oito projetos de 2024, sejam realizados 20 arrendamentos e uma concessão em 2025, com investimentos na ordem de R\$ 8,54 bilhões, e 17 arrendamentos e quatro concessões em 2026, com estimativa de R\$ 5,91 bilhões.

Serviço

O que: Último leilão de terminais portuários do ano
Onde: B3, R. Quinze de Novembro, 275, São Paulo
Quando: Quarta-feira, 18 de novembro
Horário: 14h

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: 16/12/2024

Em menos de 12 meses, obras foram finalizadas aumentando a capacidade de receber passageiros e segurança para aeronaves

Nesta segunda-feira (16), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou da cerimônia de entrega das obras de ampliação e reforma do aeroporto de Teresina. Como parte da carteira do Novo PAC, o empreendimento é coordenado pela concessionária CCR e recebeu investimentos de R\$ 166 milhões para melhorar o atendimento aos passageiros e aumentar a capacidade e segurança para receber aeronaves.



Aeroporto de Teresina teve sua capacidade operacional ampliada em 5 vezes, com o objetivo de elevar a oferta de voos aos turistas - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Maior do estado do Piauí e o décimo mais movimentado do Nordeste, o aeroporto de Teresina teve sua capacidade operacional ampliada com o objetivo de elevar a oferta de voos aos turistas. No primeiro semestre de 2024, registrou aproximadamente 540 mil passageiros, um aumento de 6% em relação ao primeiro semestre do ano passado. Uma média de 3 mil pessoas embarcam e desembarcam por dia no Aeroporto de Teresina.

“Essa foi uma das obras aeroportuárias mais rápidas da história da aviação brasileira”, afirmou o ministro ao falar sobre o período de menos de 12 meses para a entrega do empreendimento pronto e estruturado. “Estamos entregando, com investimentos de mais de 160 milhões, essa obra de tamanha importância para o desenvolvimento do estado do Piauí”, disse Costa Filho. O ministro também falou sobre o trabalho para a internacionalização do aeroporto, já liberado para operações internacionais de cargas que entrará na pauta para o próximo ano, com conversas com as companhias aéreas e o governador do estado.

Sobre a agenda de desenvolvimento do Piauí, Silvio Costa Filho falou acerca da ampliação da aviação regional e o novo porto do Piauí, que será estratégico para o escoamento da produção e mudará a matriz econômica do estado. “Estamos trabalhando para, ainda neste ano, assinarmos o decreto que vai transformar a hidrovia do Parnaíba na primeira concessão hidroviária do estado. Isso vai ligar com o porto de Itaqui, com o Arco Norte, e será fundamental para o escoamento da produção local e nacional”, explicou.

Segundo o governador Rafael Fonteles, essa entrega tem uma dimensão enorme para o desenvolvimento do estado e elogiou a qualidade e rapidez na execução do projeto. “O presidente Lula, desde o seu primeiro mandato, tem investido em infraestrutura, acreditando no investimento público e privado. O presidente acredita neste estado e está otimizando a eficiência dessa parceria, pensando no bem-estar da população. E o ministro Silvio Costa Filho, sem dúvida, é um dos melhores do governo Lula. Ele tem capacidade de estar neste lugar, de dar respostas objetivas sobre as demandas e consegue ser bastante eficiente no setor público”, destacou.

Parceria público-privada

Para o presidente da CCR Aeroportos, concessionária responsável pelo empreendimento, Fábio Russo, essas obras só são possíveis porque, no Brasil, existem as parcerias público-privadas, que permitem as concessões de infraestrutura a longo prazo.

“Isso é algo que, no Brasil, veio para ficar. E mostramos aqui que o investimento privado, regulado pelo setor público, é uma ferramenta que o Brasil já conhece há mais de 20 anos, e que, a cada dia que passa, mostra sua força e capacidade de transformar a vida das pessoas”, afirmou.

Segundo o secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, neste ano de 2024, o Ministério está fazendo o maior conjunto de entregas de aeroportos do país, por meio da política de concessões do governo Lula. “Estamos entregando o maior conjunto de aeroportos já qualificados na história deste país. Então, estamos aqui para celebrar esse momento, junto à CCR, aos parceiros privados e ao governo do estado, para que possamos, cada vez mais, oferecer serviços públicos de qualidade para a população.”

Tomé Franca disse ainda que o aeroporto está completamente qualificado, com investimentos em todas as áreas do terminal. “Tudo isso significa investimentos nas pessoas. Tudo isso é pensado nas pessoas que estão passando por aqui, que estão escoando sua produção, que precisam vir para o Piauí para fechar negócios, gerar emprego, gerar renda, desenvolvimento social e econômico, e gerar riquezas para o estado”, ressaltou.

Nova estrutura

A partir de agora, o local conta com um terminal de passageiros com estrutura cinco vezes superior, passando de 402 m² para 2.480 m². O espaço também terá dois portões de embarque e um novo canal de inspeção com três equipamentos de raio-X. O aeroporto também ganhou novos conectores (fingers) entre a área de embarque e a aeronave, passou por adequação das RESAs (áreas de escape) à legislação vigente, recebeu um novo pátio de aeronaves para oito posições C, adequação de taxiway de acesso aos hangares, ajuste no balizamento e sinalização horizontal da pista de pousos e decolagens, além de aumento no número de vagas no estacionamento.

O terminal aeroportuário de Teresina é conhecido como porta de entrada para quem chega ao Piauí, principalmente para o litoral do estado e o famoso Parque Nacional da Serra da Capivara, em São Raimundo Nonato. O turismo de negócios e lazer são os principais motivos de viagens à capital do estado.

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

Data: 16/12/2024

COM A PISTA COMPLETA, AEROPORTO SALGADO FILHO (RS) RETOMA VOOS DOMÉSTICOS PARA SALVADOR E RECIFE NESTA SEGUNDA (16)

Fechado em maio devido às enchentes no estado, aeroporto de Porto Alegre volta a ter voos internacionais a partir de quinta-feira (19), reanimando o turismo e a economia gaúcha neste final de ano



Porto Alegre volta a ter voos internacionais a partir de quinta-feira (19) - Foto: Arquivo/Fraport

O Aeroporto Internacional de Porto Alegre - Salgado Filho, no Rio Grande do Sul, retoma nesta segunda-feira (16) as operações de voos domésticos para Salvador (BA) e Recife (PE). A informação foi confirmada pela Fraport Porto Alegre, concessionária responsável pela gestão do terminal. A volta dessas rotas ocorre após o retorno gradual das atividades do aeroporto, iniciado em outubro.

O local ficou completamente fechado desde maio, em razão da enchente que afetou o estado do Rio Grande do Sul. O ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, comemorou o avanço e a conclusão das obras no aeroporto, destacando que a reabertura total representa uma melhoria no atendimento à população.

“Essa retomada total é fruto de muito empenho do Governo Federal, que, por meio do MPor e da Fraport, trabalhou intensamente para que o principal aeroporto do estado voltasse a operar normalmente. Sabemos o quanto o aeroporto é importante para o PIB do Rio Grande do Sul, para o turismo de negócios, para o turismo de lazer e para o escoamento do transporte de cargas”, afirmou.

O aeroporto passou por diversas reformas, incluindo a pavimentação da pista de pouso e decolagem, que agora possui 3.200 metros. Com essa melhoria, o terminal pode operar 24 horas por dia, além de estar apto a realizar voos internacionais.

Novos Voos

A partir de janeiro de 2025, a LATAM retoma as rotas de Porto Alegre para Lima (Peru) e Santiago (Chile). Já em março, a Aerolíneas Argentinas restabelece a rota Porto Alegre - Buenos Aires. Além disso, a TAP também deve confirmar em breve a rota Porto Alegre - Lisboa (Portugal), ampliando ainda mais as opções de voos internacionais a partir do terminal gaúcho.

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

Data: 15/12/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

COM PROJETO DE R\$ 20,11 BI EM INVESTIMENTOS, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMOVE LEILÃO DO LOTE 6 DO PARANÁ

No conjunto de rodovias para concessão está a BR-277/PR, que dá acesso ao Porto de Paranaguá

No último leilão do ano, o Ministério dos Transportes vai levar à concessão o Lote 6 do conjunto de rodovias integradas do Paraná. O certame acontece nesta quinta-feira (19), a partir das 11h30, na Bolsa de Valores de São Paulo, com a presença do ministro Renan Filho. A concessionária que assumir o lote deverá aportar R\$ 20,11 bilhões no trecho, que compreende a BR-277/PR entre Foz do Iguaçu e Guarapuava.

Considerada a principal rodovia do Paraná, a BR-277 é rota para o porto de Paranaguá, o segundo maior do Brasil. O projeto de concessão prevê a duplicação de 462,47 quilômetros, além de 31,4 quilômetros de faixa adicional. Também serão construídos três Pontos de Parada e Descanso (PPDs), voltados a caminhoneiros e transportadores que trafegam na rodovia.

Cobertura da imprensa

Os jornalistas interessados em acompanhar o leilão presencialmente devem confirmar presença pelo e-mail imprensa@b3.com.br. Haverá transmissão on-line da sessão pública.

Serviço

O que: Leilão do Lote 6 do Paraná

Quando: quinta-feira (19/12), 11h30

Onde: Bolsa de Valores de SP (B3)

Transmissão: <https://youtube.com/live/fZS5cqYRj80?feature=share>

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

Data: 16/12/2024

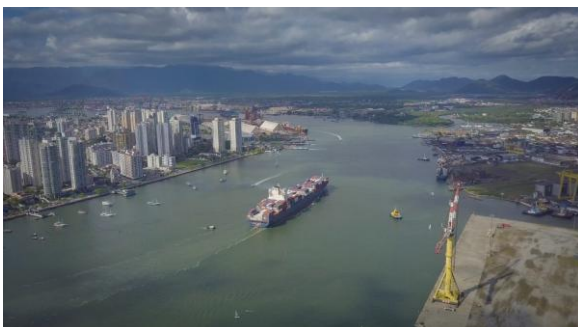


Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

APS RECOMENDA MAIOR CUIDADO AOS BARCOS DE RECREIO NO PORTO DE SANTOS

Redação Portogente



Época de férias aumenta a navegação de lanchas e iates na região

Foto: Divulgação

No último dia 7 de dezembro, o Porto de Santos vivenciou uma quase colisão entre uma embarcação de recreio e o navio cargueiro Bow Precision. Felizmente o acidente não aconteceu, mas duas pessoas que estavam no barco menor se lançaram ao mar e precisaram ser resgatadas por outras embarcações que

estavam próximas.



A Autoridade Portuária de Santos (APS) tomou conhecimento, pela Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), do ocorrido nas proximidades das travessias das balsas.

A APS, atuando como administradora do tráfego de embarcações na área do Porto Organizado, informa a todos os usuários das vias navegáveis que o canal de navegação do Porto de Santos possui uma extensão de 25 quilômetros, largura média da ordem de 220 metros e profundidade que varia de acordo com o trecho e com a maré, mas de modo geral o canal permite a navegação de navios com até 366 metros de comprimento e calado máximo de 14,50 metros.

Nesta época do ano, com a proximidade do verão e início das férias escolares, aumenta o tráfego de embarcações de recreio e esporte na região do Porto de Santos. Não é proibido aproveitar o mar santista como local de lazer. No entanto, a APS recomenda a todos os usuários das embarcações de pequeno porte, principalmente as de esporte e recreio e à vela, que aumentem o cuidado em relação às passagens de navios mercantes (carga e/ou passageiros).

A média anual de movimentos no canal de navegação do Porto de Santos é de 12 mil manobras, considerando as entradas, saídas e mudanças de locais de atracação.

Nesse cenário de intensa movimentação de navios, somam-se a presença da indústria pesqueira, das embarcações de pesca artesanal, da navegação militar, do transporte aquaviário público e privado de passageiros e balsas, dos diversos eventos náuticos, entre outras atividades de esporte e lazer ao longo da orla de Santos, ampliando consideravelmente a complexidade do tráfego marítimo local.

Assim, devido a essas exclusivas características operacionais do sistema aquaviário do Porto de Santos, é fundamental a obediência às normas e recomendações nacionais e internacionais relativas à segurança da navegação e à operação segura dos portos. Embarcações de menos de 20 metros de comprimento ou embarcações à vela não devem interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro de um canal estreito ou via de acesso (é o caso dos cargueiros).

Além disso, toda embarcação deve evitar tanto quanto possível cruzar vias de tráfego, mas, se obrigada a isso, deverá fazê-lo tomando o rumo mais próximo possível da perpendicular à direção geral do fluxo do tráfego.

Sendo assim e considerando que a via de acesso aquaviário do Porto de Santos é composta por um canal de navegação estreito, sinuoso e de profundidade limitada, a APS faz um apelo especial aos usuários de embarcações de pequeno porte, incluindo aquelas de esporte, recreio e à vela: essas embarcações devem evitar interferir na passagem de navios mercantes, sejam eles de carga ou passageiros.

Os navios de grande porte dependem exclusivamente do canal estreito e balizado para realizar suas manobras com segurança. Qualquer interferência pode comprometer a segurança da navegação e das operações portuárias.

A APS ressalta seu compromisso com a segurança de todos os usuários das vias navegáveis e reitera a necessidade de colaboração e responsabilidade para garantir a eficiência e a proteção no maior porto da América Latina.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/12/2024

ECOVIAS EXECUTA SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO NO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES

Redação Portogente

Intervenções incluem reparos nas defensas metálicas e lavagem de placas

A Ecovias realizará uma série de obras de conservação e manutenção em todos os trechos sob sua administração no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), até o dia 22 de dezembro. As atividades têm como objetivo garantir a qualidade das rodovias, além de proporcionar mais segurança e conforto aos motoristas.



Foto: Divulgação

Na Via Anchieta, as atividades abrangerão a manutenção do pavimento, de túneis, passarelas e viadutos, além da implantação de telamento, lavagem de placas, reparo em defensas metálicas, recuperação das barreiras de concreto e limpeza de drenagem. Os trabalhos acontecerão das 8h às 17h e das 21h às 5h, entre os quilômetros 9,7 e 65, nos dois sentidos. Durante a noite, serão realizados serviços de sinalização vertical e reparos na sinalização

horizontal.

Já para a Rodovia dos Imigrantes, entre os quilômetros 11 e 70, também em ambos os sentidos, estão programadas ações de manutenção no pavimento, em túneis, passarelas e viadutos, além da implantação de telamento, lavagem de placas, reparo em defensas metálicas, recuperação das barreiras de concreto e limpeza de drenagem, das 8h às 17h e das 21h às 5h. As obras noturnas incluirão os trabalhos de sinalização vertical e implantação de sinalização horizontal.

Enquanto as rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, receberão os trabalhos de manutenção em túneis, passarelas e viadutos, no pavimento, além da implantação de telamento, lavagem de placas, reparo em defensas metálicas, recuperação das barreiras de concreto e limpeza de drenagem ao longo de toda a extensão das vias e nas duas direções, das 8h às 17h e das 21h às 5h. Durante a noite, também serão executadas obras de sinalização vertical e implantação de sinalização horizontal.

Nas Interligações Baixada e Planalto, assim como na saída de Guarujá pela SP-248, os serviços de conservação e manutenção seguirão o mesmo cronograma, abrangendo toda a extensão das vias nos dois sentidos. As ações ocorrerão das 8h às 17h e das 21h às 5h, com foco na manutenção do pavimento, de túneis, passarelas e viadutos, além da implantação de telamento, lavagem de placas, reparo em defensas metálicas, recuperação das barreiras de concreto e limpeza de drenagem. No período noturno, também serão realizados trabalhos de sinalização vertical e implantação de sinalização horizontal.

Outros trabalhos como os de varrição manual e mecanizada, cata-papel, coleta de lixo e entulho, poda, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail também serão realizados nas rodovias. Durante os serviços, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Bloqueios

Nos dias 16, 17 e 21 de dezembro, entre 23h30 e 5h30, a pista Norte da Rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra para transposição de cargas especiais. Nesse período, os motoristas poderão subir apenas pela pista Norte da Via Anchieta.

As datas e horários dos bloqueios podem ser alterados conforme as condições climáticas e de tráfego, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Recomendações aos motoristas

A concessionária recomenda atenção aos motoristas e que reduzam a velocidade ao passarem pelos trechos em obras, que estão devidamente sinalizados, seguindo as normas vigentes e com avisos nos painéis de mensagens ao longo das rodovias. A Ecovias também aconselha que os usuários programem sua viagem com antecedência e verifiquem as condições de tráfego antes de saírem de casa pelo site www.ecovias.com.br, pelo 'X' (antigo Twitter) @_ecovias ou pelo WhatsApp 0800 019 7878, que também é o telefone de emergência.

Fonte: Portal Porto Gente

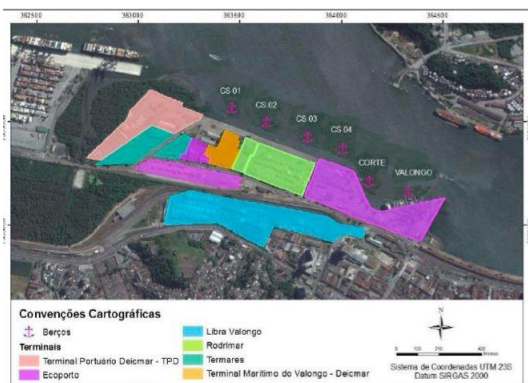
Data: 16/12/2024

INOVAÇÕES E INSIGHTS PROFUNDOS PARA REGIONALIZAR O PORTO DE SANTOS

Editorial Portogente

O nível de serviço oferecido ao cliente é o negócio do negócio

A inauguração do Porto de Chancay, no Peru, pelo presidente chinês Xi Jinping, em 14 de novembro, marcou um novo capítulo na influência chinesa no comércio marítimo sul-americano. Localizado a 70 km de Lima e a 2.034 km de Antofagasta, no Chile, cujo porto é a extremidade do Pacífico da Rota Bioceânica, que conecta diretamente ao Brasil, passando pelo Porto de Santos. Gerenciar essa complexa logística com eficiência, a partir do advento da computação quântica em 2025, requer uma estruturação robusta e estratégias inovadoras.



Crédito Antaq: STS10 no Porto de Santos

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

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

Compreender o impacto dessa nova dinâmica e oferecer respostas à altura dos desafios é essencial para aumentar a produtividade e reduzir custos operacionais. Nesse contexto, a decisão de prorrogar por 180 dias o processo de licitação para decidir a renovação contratual ruidosa da

área pretendida pela Ecoporto, referente ao projeto STS10, vai na contramão de uma estratégia que favoreça os interesses do Brasil. Mesmo tratando-se de uma empresa relevante no setor de infraestrutura rodoviária.

Veja mais: Clinch?

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116214-clinch>

A posição estratégica do Porto de Santos, inserido entre a serra do Mar, áreas urbanizadas e conectado à principal hinterlândia sul-americana, exige uma remodelagem estruturada para enfrentar a crescente concorrência regional. A expansão eficiente do porto depende de diretrizes estratégicas claras, que alinhem inovação com os novos ciclos econômicos e as demandas regionais. O modelo que garantiu a liderança do Porto de Santos no hemisfério sul por 136 anos, hoje precisa ser aprimorado para manter a sua relevância no cenário global.

Veja mais: Navegando em clima tempestuoso

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

Agregar valor e competir em escala global requerem estratégias regionais consistentes, como demonstram os principais portos do mundo. Estabelecer metas claras de movimentação, qualidade e redução de custos, integradas a critérios ambientais, sociais e de governança (ESG), é essencial para alcançar excelência operacional. Esse alinhamento deve ser apoiado por planejamento estratégico e articulação eficiente com os diversos atores da cadeia logística. Nesse sentido, Portogente promove o debate sobre a regionalização, conectando as opiniões da comunidade



portuária de Santos e região, assim estimulando a construção coletiva de soluções por meio de suas redes de comunicação.

Veja mais: Regionalizar o Porto de Santos e competir no novo tempo

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116209-regionalizar-o-porto-de-santos-e-competir-no-novo-tempo>

A regionalização do Porto de Santos é mais do que um tema relevante; é uma meta estratégica a ser alcançada. Reconhecer o potencial de uma comunidade portuária integrada e articulada é fundamental para atingir resultados excepcionais. Em sintonia com o projeto Santos 2050, a semana de 17 a 21 de março de 2025 será marcada por debates promovidos por Portogente sobre a gestão regionalizada do maior porto brasileiro, incentivando a inovação e o protagonismo do Porto de Santos como vetor de desenvolvimento regional.

Veja mais: Porto de Santos 2050: Debate Digital no Portogente

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/12/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AGRONEGÓCIO, GARGALOS E O FUTURO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

As exportações do agronegócio, um dos pilares da economia do Brasil, encontram-se em um dilema: a produção cresce a passos largos, mas a capacidade de embarcar essas commodities está chegando ao limite. O estudo da consultoria Macroinfra, que aponta para um potencial colapso da infraestrutura portuária nos próximos anos, acende um sinal de alerta para um problema que, se não for resolvido, poderá comprometer o futuro da agricultura do País e, por consequência, de toda a economia.

A capacidade de escoar a produção agrícola é fundamental para a competitividade do Brasil no mercado internacional. A falta de investimentos em infraestrutura portuária pode gerar um efeito dominó, com aumento dos custos de produção, perda de competitividade e, conseqüentemente, redução das exportações. Além disso, a saturação dos portos pode levar à deterioração da qualidade dos produtos armazenados, gerando prejuízos para os produtores e para a imagem do Brasil como fornecedor de alimentos de alta qualidade.

A concentração da capacidade portuária nas regiões Sul e Sudeste, enquanto o Centro-Oeste e o Norte apresentam um crescimento acelerado da produção, é um desequilíbrio que precisa ser corrigido. O Arco Norte, com seu enorme potencial agrícola, exige investimentos em infraestrutura para que possa se tornar um novo polo exportador. A expansão dos portos nessa região não apenas aumentaria a capacidade de escoamento da produção, como também contribuiria para o desenvolvimento regional e a redução das desigualdades.

O Governo e o setor privado precisam agir de forma conjunta para solucionar esse problema. É fundamental investir em novos terminais portuários, em ferrovias e em rodovias para conectar as áreas de produção aos portos. Além disso, é preciso modernizar os sistemas de gestão portuária e otimizar os processos de embarque e desembarque.

A expansão da infraestrutura portuária não é apenas uma questão econômica, mas também um desafio ambiental. É preciso garantir que os novos projetos sejam desenvolvidos de forma sustentável, minimizando os impactos sobre os ecossistemas costeiros e marinhos.



O Brasil está diante de uma encruzilhada. Ou investe em infraestrutura portuária para dar vazão à sua produção agrícola, ou corre o risco de perder competitividade no mercado internacional e de comprometer o desenvolvimento econômico do País. A decisão de investir em logística é uma decisão estratégica que impactará as próximas décadas. É hora de se agir com visão de futuro e construir um país mais forte e próspero.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FEDERALIZAÇÃO DE ITAJAÍ 1

O Governo Federal nomeou o advogado João Paulo Tavares Bastos Gama para coordenar o processo de federalização do Porto de Itajaí (SC). E confirmou que ele assumirá a superintendência do Porto nessa nova fase, sob controle direto da União. Atualmente administrado pela Prefeitura, o complexo de Itajaí deverá retornar à gestão da Autoridade Portuária de Santos (APS), que operava o porto antes da municipalização em 1995.

FEDERALIZAÇÃO DE ITAJAÍ 2

Amanhã, terça-feira, representantes do Governo Federal e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, farão uma reunião no Palácio do Planalto, em Brasília, para definir os próximos passos do processo de federalização.

SALGADO FILHO 1

O Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho, no Rio Grande do Sul, retoma hoje, segunda-feira, as operações de voos domésticos para Salvador (BA) e Recife (PE). A informação foi confirmada pela Fraport Porto Alegre, concessionária responsável pela gestão do terminal. A volta dessas rotas ocorre após o retorno gradual das atividades do aeroporto, iniciado em outubro. O local ficou completamente fechado desde maio, em razão da enchente que afetou o estado do Rio Grande do Sul.

SALGADO FILHO 2

O ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, comemorou o avanço e a conclusão das obras no aeroporto, destacando que a reabertura total representa uma melhoria no atendimento à população. “Essa retomada total é fruto de muito empenho do Governo Federal, que, por meio do MPor e da Fraport, trabalhou intensamente para que o principal aeroporto do estado voltasse a operar normalmente. Sabemos o quanto o aeroporto é importante para o PIB do Rio Grande do Sul, para o turismo de negócios, para o turismo de lazer e para o escoamento do transporte de cargas”, afirmou.

SALGADO FILHO 3

O aeroporto passou por diversas reformas, incluindo a pavimentação da pista de pouso e decolagem, que agora possui 3.200 metros. Com essa melhoria, o terminal pode operar 24 horas por dia, além de estar apto a realizar voos internacionais.

SALGADO FILHO 4

A partir de janeiro, a Latam retoma as rotas de Porto Alegre para Lima (Peru) e Santiago (Chile). Já em março, a Aerolíneas Argentinas restabelece a rota Porto Alegre – Buenos Aires. Além disso, a TAP também deve confirmar em breve a rota Porto Alegre – Lisboa (Portugal), ampliando ainda mais as opções de voos internacionais a partir do terminal gaúcho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

NACIONAL - LULA RECEBE ALTA E DEIXA HOSPITAL EM SÃO PAULO APÓS CINCO DIAS

Segundo informado pelos médicos, presidente seguirá na capital paulista nesta semana
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Na saída do hospital, Lula acenou para apoiadores neste domingo (Foto: Paulo Pinto/Agência Brasil)

POR ENQUANTO, O PRESIDENTE DEVERÁ EVITAR ATIVIDADES FÍSICAS INTENSAS E VIAGENS INTERNACIONAIS, MAS ESTÁ LIBERADO PARA DESPACHAR DE SUA RESIDÊNCIA, DESDE QUE SIGA PROTOCOLOS MÉDICOS RIGOROSOS

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) recebeu alta e deixou o hospital Sírio-Libanês, em São Paulo, neste domingo (15). Lula estava internado na unidade desde a última terça-feira. Segundo informações do Governo Federal, o presidente permanecerá na capital paulista nesta semana para recuperação em sua residência.

A informação da alta de Lula foi divulgada durante coletiva de imprensa no auditório do hospital. O presidente foi submetido a uma cirurgia de emergência em que precisou drenar um hematoma na cabeça, entre o osso do crânio e o cérebro.

Segundo o cardiologista Roberto Kalil Filho, Lula precisará continuar na capital paulista para acompanhamento médico. Está previsto que o presidente retorne ao hospital para realização de exames, de acordo com o profissional.

“Ele está estável, caminhando, se alimentando, falando normalmente. Ele teve um pós-operatório muito bom, dentro do que se esperava”, afirmou Kalil.

Desde a última terça-feira, o presidente vem sendo acompanhado por Kalil, pelo neurologista Rogério Tuma, o neurocirurgião Marcos Stávale, a médica do presidente, Ana Helena Gremoglio, e o médico José Guilherme Caldas, que realizou o procedimento de embolização em Lula.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

NACIONAL - GOVERNO REGULAMENTA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA PROJETOS DE ÓLEO E GÁS

Portaria do Ministério de Minas e Energia elimina necessidade de aprovação individual e busca atrair mais capital ao setor

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



Os recursos captados serão investidos em projetos de gás natural, biocombustíveis, biogás, combustíveis sintéticos de baixa emissão de carbono e dutovias para transporte (Foto: Abadonian/Getty Images via MME)

O Ministério de Minas e Energia (MME) publicou no último dia 11 uma portaria que define novos procedimentos para a captação de recursos por meio de debêntures incentivadas e de infraestrutura. A medida visa simplificar a emissão desses títulos, que oferecem benefícios fiscais, para financiar projetos prioritários nos setores de gás natural, biocombustíveis, biogás, combustíveis sintéticos de baixa emissão de carbono e dutovias para transporte.

A principal novidade na atualização das regras foi a eliminação da necessidade de uma portaria específica para aprovação de cada projeto. A partir de agora, os proponentes deverão apresentar toda a documentação necessária para análise junto à Secretaria Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (SNPGB) do Ministério, por meio de um protocolo digital, e o envio por e-mail não será mais aceito.

Embora o decreto revogue a legislação anterior, ele garante que as normas setoriais, como as que regulam os setores de energia e petróleo, continuam em vigor, desde que não contrariem os novos preceitos.

Para que os projetos possam ser reconhecidos como prioritários, as empresas devem seguir os procedimentos específicos estabelecidos nas Portarias MME nº 245 e nº 364 (relacionadas à energia elétrica), e nas Portarias nº 252 e nº 348 (para os setores de petróleo, gás e biocombustíveis). Um dos critérios é a necessidade de apresentação de informações detalhadas, que garantam a transparência e a conformidade com os requisitos legais.

As debêntures são títulos emitidos por empresas para captar recursos que viabilizam grandes projetos, como os de infraestrutura. Quem adquire esse tipo de investimento empresta capital à companhia e, em troca, recebe retornos financeiros. Além disso, o investidor pode ser beneficiado com a redução ou isenção do Imposto de Renda sobre os rendimentos obtidos.

Para o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, a atualização das normas vai “criar um ambiente mais atrativo para investidores, reduzindo burocracias e impulsionando projetos estratégicos que vão garantir mais segurança energética e competitividade ao Brasil”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

REGIÃO NORTE - BNDES LANÇA EDITAL PARA RESTAURAÇÃO NA AMAZÔNIA

Floresta para o Bem-Estar busca recuperar 1,5 mil hectares e beneficiar comunidades locais em estados críticos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O edital faz parte da iniciativa Floresta para o Bem-Viver e beneficiará comunidades indígenas, assentados e pequenos proprietários rurais, com recursos do Fundo Amazônia (Foto: Fernando Donasci/MMA)

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Conservação Internacional do Brasil (CI-Brasil) anunciaram o edital Floresta para o Bem-Estar, com recursos de até R\$ 23 milhões. A iniciativa busca promover a restauração ecológica e fortalecer a cadeia

de mudas e sementes nos estados do Amazonas, Pará, Acre e Mato Grosso. As propostas poderão ser submetidas até às 23h59 do dia 7 de janeiro de 2025.

O edital faz parte da iniciativa Floresta para o Bem-Viver e beneficiará comunidades indígenas, assentados e pequenos proprietários rurais na Amazônia, utilizando recursos do Fundo Amazônia. A meta é restaurar 1,5 mil hectares, o equivalente a cerca de 3 milhões de árvores, por meio do financiamento de até 10 projetos.

As áreas contempladas incluem unidades de conservação, terras indígenas, assentamentos rurais e propriedades de até quatro módulos fiscais, com foco na implantação de sistemas agroflorestais e regeneração natural assistida.

Podem participar do edital organizações da sociedade civil, cooperativas, microempresas e outras pessoas jurídicas de direito privado, com ou sem fins lucrativos. Cada projeto deve ser liderado por uma única instituição proponente.

A seleção será baseada em critérios quantitativos, priorizando intervenções com alto potencial de restauração ecológica, impacto social e sustentabilidade a longo prazo. As áreas de atuação incluem regiões críticas da Amazônia com alto índice de desmatamento, como a Bacia do Rio Acre, Centro de Endemismo de Belém, Bacia do Rio Xingu e entorno da rodovia BR-163, todas fortemente impactadas pela expansão da fronteira agrícola, responsável por 75% do desmatamento da floresta.

“A Amazônia, mesmo com 20% já desmatados, permanece como a maior floresta tropical do mundo e é essencial para a manutenção da vida no planeta e para a regulação climática global. Porém, um aumento significativo no desmatamento pode levar a alterações climáticas sem precedentes”, alertou Tereza Campello, diretora Socioambiental do BNDES.

Fundo Amazônia

Gerido pelo BNDES em parceria com o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, o Fundo Amazônia financia ações de combate ao desmatamento e promoção do uso sustentável na Amazônia Legal. Desde sua criação, 114 projetos já foram apoiados, somando R\$ 2,5 bilhões em investimentos. Mais de 239 mil pessoas foram beneficiadas diretamente, enquanto 76 milhões de hectares tiveram manejo sustentável garantido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

NACIONAL - GARGALOS NOS PORTOS AMEAÇAM COMPETITIVIDADE DO AGRO BRASILEIRO

Estudo reforça necessidade de expansão portuária para sustentar crescimento agrícola até 2028

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Ministério de Agricultura e Pecuária esma que a produção brasileira de soja, milho e trigo terá um aumento de 27% nos próximos dez anos, reforçando a urgência de investimentos

O Brasil, maior produtor mundial de soja e responsável por 7,8% das exportações globais de grãos, pode enfrentar um apagão logístico nas exportações agrícolas até o final da década. Estudo da consultoria Macroinfra revela que o país opera atualmente com 91,3% da capacidade portuária para exportação de graneis agrícolas,

ultrapassando o limite de segurança operacional.

De acordo com o levantamento, a capacidade portuária brasileira atingirá 94,5% já em 2025 e 99,6% no ciclo 2027/ 28. Segundo o estudo, país vive hoje um “pré-gargalo”, com 91% de utilização, pois o limite seguro foi ultrapassado. Se novos terminais não forem adicionados à matriz portuária, até a safra 2027/28 a capacidade estará completamente esgotada, diz a consultoria.

A projeção do Ministério da Agricultura e Pecuária reforça a urgência de investimentos. A pasta esma que a produção brasileira de soja, milho e trigo crescerá 27% nos próximos dez anos, atingindo 379 milhões de toneladas. O aumento da produção, combinado com a falta de expansão da infraestrutura portuária, pode gerar gargalos que afetarão toda a cadeia logística.

Ainda de acordo com a pesquisa, o colapso na capacidade portuária acarretará aumento de custos em toda a cadeia. Isso porque quando o Brasil não consegue exportar, a carga fica armazenada,

bloqueando os portos, os armazéns das tradings e, por fim, as fazendas. Isso resulta em custos mais altos para produtores e exportadores.

Arco Norte como solução

A consultoria Macroinfra destaca a necessidade de investimentos no Arco Norte, região que abrange Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Maranhão. Atualmente, 72,5% da capacidade portuária está concentrada no Sul e Sudeste, enquanto o Norte desponta como o principal polo de crescimento da produção e exportação nos próximos anos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/12/2024

REGIÃO SUL - CONCESSIONÁRIA RECEBE AVAL PARA 3ª PISTA DO AEROPORTO AFONSO PENA

Alteração de diretriz viária marca o início do projeto que ampliará capacidade operacional do terminal
Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redenenews.com.br



A obra está prevista no contrato de concessão denominado Bloco Sul, que inclui uma pista de 3 mil metros de extensão no Aeroporto Afonso Pena, tornando-se a maior do Paraná (Foto: Reprodução/Amep)

A Câmara Técnica do Sistema Viário Metropolitano (CTSVMC), vinculada à Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (Amep), aprovou a alteração de diretriz viária que permitirá a construção da nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) do Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais, na região metropolitana de Curitiba. A decisão foi tomada durante a reunião ordinária promovida pela Amep, autarquia do Governo do Paraná, que debateu os ajustes necessários para viabilizar a obra.

Diretriz é a previsão futura de uma rua. A Amep tem um caderno técnico com várias diretrizes para a Região Metropolitana, o que evita que nada seja implantado nos locais demarcados para inviabilizar futuras obras, colaborando com a ocupação organizada da área.

Segundo revelou a Amep na reunião, realizada no dia 26 de novembro, a diretriz existente, referente à Rua Constante Moro Sobrinho, será substituída pela da Rua Silvio Pinto Ribeiro.

Essa via receberá obras do Governo do Estado na região em conjunto com outras 15. Serão investidos cerca de R\$ 200 milhões em requalificações e melhorias viárias.

A CCR Aeroportos, concessionária que administra o terminal, será responsável pelas obras da nova pista. Além disso, a empresa vai estudar uma nova possibilidade de conexão entre as ruas José Pedro Andrigueto e Piraí do Sul, na parte oeste do aeroporto, margeando a Avenida Rui Barbosa.

Com a aprovação, a CCR poderá iniciar os procedimentos para obtenção de alvarás para a implantação da nova pista.

A obra está prevista no contrato de concessão denominado Bloco Sul, que inclui uma pista de 3 mil metros de extensão, tornando-se a maior do Paraná. A infraestrutura permitirá operações de aeronaves maiores, com aproximações simultâneas. Atualmente, o aeroporto dispõe de duas pistas, uma de 1.800 metros e outra de 2.200 metros.

Gilson Santos, presidente da Amep, destacou os esforços do Governo do Estado para agilizar as aprovações necessárias.

“Há um rito processual a ser respeitado, além da atenção às demandas da população local. Fizemos tudo isso para garantir uma obra importante para o desenvolvimento do Estado em diversas frentes”, afirmou.

Considerado um dos principais terminais aeroportuários do Brasil, o Aeroporto Internacional Afonso Pena é o maior terminal administrado pela CCR. No ano de 2023, o aeroporto registrou um aumento de 13,84% no número de passageiros no comparativo com 2022. Ao todo, foram mais de 5,6 milhões de viajantes no período.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/12/2024

REGIÃO SUL - PORTOS RS E SINDIENERGIA-RS FIRMAM ACORDO PARA PROJETO DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Protocolo de intenções visa desenvolver energia eólica e descarbonizar operações portuárias

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



A assinatura contou com Cristiano Klinger, presidente da Portos RS; Daniela Cardeal, presidente do Sindienergia-RS; Cláudio Bier, presidente da Fiergs; secretários e investidores

A Portos RS, Autoridade Portuária que administra os portos públicos do estado, e o Sindicato das Indústrias de Energias Renováveis do Rio Grande do Sul (Sindienergia-RS) assinaram um protocolo de intenções para o desenvolvimento do projeto

Porto Verde. O acordo visa futuros projetos de transição energética.

A parceria foi firmada na última semana durante o Encontro de Investidores do Setor de Energia Eólica do Rio Grande do Sul, realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado (Fiergs), em Porto Alegre. O evento reuniu representantes de diversas entidades, players do mercado e contou com a presença do governador Eduardo Leite (PSDB).

A iniciativa entre Portos RS e Sindienergia tem como objetivo o desenvolvimento de estudos voltados para a futura implementação de um sistema de geração de energia a partir de fonte eólica, promovendo uma energia limpa e renovável.

Além disso, o protocolo de intenções busca ações sustentáveis para a descarbonização do Porto de Rio Grande, o principal do estado, e a consolidação de uma transição energética justa.

A assinatura contou com o diretor-presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, a presidente do Sindienergia-RS, Daniela Cardeal, o presidente da Fiergs, Cláudio Bier, secretários estaduais e investidores.

“O projeto Porto Verde reafirma o compromisso de Portos RS com a sustentabilidade e com a busca por soluções inovadoras que unam desenvolvimento econômico e responsabilidade ambiental”, comentou Klinger.

Segundo a Portos RS, o protocolo firmado com o sindicato reforça o papel dos portos gaúchos na transição para uma matriz energética limpa e renovável.

“Ao unir esforços com o Sindienergia-RS, Portos RS se posiciona como protagonista na logística para geração de energia eólica offshore, ampliando a capacidade do estado de atrair investimentos e impulsionar projetos sustentáveis. A iniciativa também reflete o compromisso do setor com as

demandas globais de descarbonização, contribuindo diretamente para o crescimento econômico aliado à preservação ambiental”, comunicou a Autoridade Portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

REGIÃO SUDESTE - UBERABA ABRE AS PORTAS DE SUA ZPE PARA INDÚSTRIAS EXPORTADORAS

Benefícios tributários e infraestrutura moderna buscam atrair empresas interessadas em projetos de exportação

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A ZPE de Uberaba é a quarta unidade desse tipo a entrar em operação no Brasil, fortalecendo a cultura exportadora, a balança comercial e o desenvolvimento local (Foto: Divulgação/MIDC)

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Uberaba, em Minas Gerais, começou oficialmente a receber projetos industriais de empresas interessadas em aproveitar os benefícios tributários para exportação de bens e produtos. A ZPE de Uberaba é a quarta unidade desse tipo a entrar em operação no Brasil, fortalecendo a cultura exportadora, a balança comercial e o desenvolvimento local, com foco na redução de desigualdades regionais.

“Com a inauguração da ZPE de Uberaba, estamos neste ano dobrando o número de ZPE em operação, passando de duas — a ZPE de Pecém (Ceará) e a ZPE de Parnaíba (Piauí) — para quatro, com a ZPE de Cáceres, em Mato Grosso, que entrou em atividade em julho deste ano, e agora a ZPE de Uberaba”, destacou Fabio Pucci, secretário executivo do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE).

O CZPE, órgão deliberativo presidido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), reúne representantes de vários ministérios. O conselho é responsável por avaliar e aprovar os projetos industriais para instalação nas ZPEs, que funcionam como áreas de livre comércio voltadas à exportação.

Com reuniões trimestrais, o CZPE já aprovou, em 2024, nove novos projetos industriais. Esses projetos, que deverão triplicar o número de empresas em operação nas ZPEs, representam investimentos de R\$ 26 bilhões e têm o potencial de gerar R\$ 15 bilhões em exportações anuais e mil novos empregos diretos.

“Estamos verificando um aumento da atratividade para os investidores, especialmente com a flexibilização do limite mínimo das exportações para situações de contingência, enquanto se mantém a orientação exportadora das ZPE como princípio basilar, conforme chancelado pela decisão recente do Supremo Tribunal Federal”, explicou Pucci.

Benefícios tributários

As empresas instaladas nas ZPEs se beneficiam de isenções tributárias significativas. Durante a produção destinada à exportação, ficam suspensos os pagamentos de IPI, Pis-Cofins, Imposto de Importação e AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante). No caso de exportação do produto final, esses tributos são convertidos em isenção ou alíquota zero.

Entretanto, a aprovação de projetos industriais depende de critérios rigorosos estabelecidos pelo CZPE, que asseguram a viabilidade e o alinhamento dos empreendimentos ao propósito exportador das ZPEs.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

PORTO DE CABEDELO - PARAÍBA APRESENTA PROJETO DA PONTE DO FUTURO EM AUDIÊNCIA

Complexo vai interligar três municípios do estado e conectará rodovias ao Porto de Cabedelo
Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redenenews.com.br



Com investimento de R\$ 465 milhões, o projeto engloba a construção de duas pontes. Foto: divulgação

O Governo da Paraíba entregou os projetos de impacto ambiental da chamada Ponte do Futuro em uma audiência pública na cidade de Santa Rita. O Complexo Rodoviário vai interligar as cidades de

Cabedelo, Santa Rita e Lucena, além de facilitar o acesso ao Porto de Cabedelo. Esta é considerada a maior obra viária do Estado.

Durante o evento, foram divulgados os resultados do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), além de discutidas as ações socioambientais previstas e ouvidas sugestões da população.

Com investimento de R\$ 465 milhões, o projeto engloba a construção de duas pontes. A primeira, com dois quilômetros de extensão, conectará a BR-230 à BR-101 Norte e contará com ciclovia, calçadas e um mirante. A segunda terá 420 metros e será construída sobre o Rio da Guia, em Lucena. As obras ainda incluem um prolongamento de 11,2 quilômetros da PB-011, de Forte Velho a Lucena, e a adequação de um trecho da PB-025 até o entroncamento com a BR-101.

A audiência pública foi conduzida pelo superintendente da Superintendência de Administração do Meio Ambiente (Sudema), Marcelo Cavalcanti, e contou com a participação da secretária de Meio Ambiente e Sustentabilidade, Rafaela Camaraense. “Esse processo começou há muitos meses, com estudos detalhados para garantir que os impactos ambientais sejam minimizados e as medidas compensatórias adequadas”, afirmou Camaraense.

O estudo ambiental apontou 12 programas de mitigação e compensação, abrangendo ações para evitar degradação e preservar o ecossistema local. Segundo o Governo, a Ponte do Futuro trará benefícios como a redução do tráfego na BR-230, melhora na mobilidade urbana e criação de oportunidades econômicas, incluindo uma área de expansão industrial em Santa Rita.

Obras e cronograma

O contrato com o Consórcio Jampa, liderado pela construtora A Gaspar S.A., foi assinado em agosto, e os trabalhos preliminares, como sondagens geotécnicas, já foram realizados. A previsão é que as obras sejam concluídas em 2026, gerando até 800 empregos diretos.

Além de promover avanços na logística regional, a nova rota permitirá que mais de 500 caminhões e 700 veículos leves utilizem o complexo diariamente, reduzindo emissões de poluentes e os custos de transporte. O projeto também é visto como estratégico para o desenvolvimento do Porto de Cabedelo e do entorno da capital.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 16/12/2024

NACIONAL - ÚLTIMO LEILÃO DE TERMINAIS DESTA ANO SERÁ NESTA QUARTA-FEIRA

A partir das 14h, na B3, serão arrendadas áreas no Rio de Janeiro, Amapá e Alagoas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Entre as áreas arrendadas estão o ITG02, no Porto de Itaguaí (RJ), o MCP03, no Porto de Santana (AP), e o MAC16, localizado no Porto de Maceió (AL). Foto: Divulgação

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vai realizar o último bloco de arrendamentos portuários deste ano, que conta

com três áreas, na próxima quarta-feira (18), às 14h. O leilão será na B3, em São Paulo.

Entre as áreas arrendadas estão o ITG02, no Porto de Itaguaí (RJ), o MCP03, no Porto de Santana (AP), e o MAC16, localizado no Porto de Maceió (AL). A transmissão vai ser feita pelo canal da agência no Youtube.

O valor total a ser investido nessas três áreas chega a R\$ 3,62 bilhões. O terminal com maior previsão de investimentos, R\$ 3,53 bilhões, é o ITG02. A área é destinada a movimentação de granel sólido mineral e o prazo é de 35 anos.

O MCP03 vai movimentar e armazenar granéis sólidos vegetais. O contrato, com prazo de 25 anos, prevê investimentos de R\$ 88,89 milhões. Por sua vez, o MAC16 é destinado a movimentação e armazenagem de granéis sólidos em geral com previsão de investimentos de R\$ 6,18 milhões ao longo dos cinco anos do contrato.

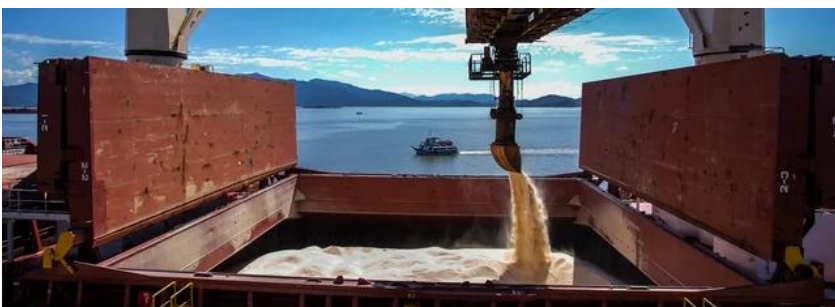
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

PORTOS - ASSOCIAÇÃO ABRE ADESÃO PARA NOVOS MEMBROS DO SETOR PORTUÁRIO

A Associação Internacional de Desenvolvimento Portuário (IAPORTS), está com inscrições abertas para novas organizações se tornarem membros até o final de fevereiro de 2025. A entidade quer atrair empresas que desejam ampliar sua atuação no mercado global e se posicionar como protagonistas no desenvolvimento do setor portuário.

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A Associação possui nove membros fundadores de destaque, incluindo Portos do Paraná, ABEPH – Associação Brasileira de Portos e Hidrovias, Autoridade Portuária de Santos, Portos Rio, o Complexo Industrial Portuário de Suape e Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP - Porto do Itaqui). A estes se somam dois membros institucionais, a CODEBA e a CODERN. Foto: Divulgação/MPor

A Associação possui nove membros fundadores de destaque, incluindo Portos do Paraná, ABEPH – Associação Brasileira de Portos e Hidrovias, Autoridade Portuária de Santos, Portos Rio, o Complexo Industrial Portuário de Suape e Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP – Porto do Itaqui). A estes se somam dois membros institucionais, a CODEBA e a CODERN.

“A IAPORTS, que tem por objetivo congrega todos os players do setor no Brasil em nível internacional, buscando uma melhor gestão, eficiência, modernização e superação dos desafios comuns dos portos associados, será instrumento vital visando assegurar o crescimento, a confiabilidade e a competitividade para o país perante o Mundo”, pontua Mauro Sammarco, Presidente da Associação Comercial de Santos (ACS).



Com sede no maior porto da América Latina, a IAPORTS foi criada para fomentar colaboração, inovação e sustentabilidade no setor. As empresas que aderirem à associação terão acesso a uma série de benefícios estratégicos, desenhados para impulsionar seus negócios e fortalecer conexões internacionais.

Benefícios Exclusivos para Membros da IAPORTS:

Oportunidades de Investimento Portuário

Os membros têm acesso a eventos exclusivos das Rodadas de Investimentos Portuários, conectando empresas a investidores globais.

Sessões Mensais de Networking

Participação no Port Connections, sessões mensais que reúnem profissionais do setor para ampliar conexões estratégicas.

Recurso de Diretório de Membros

Destaque para as organizações no catálogo de membros da IAPORTS, uma ferramenta essencial para networking e oportunidades de negócios.

Participação em Comitês Estratégicos

Colaborações em comitês como Net Zero, Inovação e Investimento, contribuindo diretamente para moldar o futuro do setor portuário.

Acesso ao Calendário Global de Eventos

Convite para eventos de renome como o LATAM EXPORT e outros encontros internacionais.

Oportunidades de Marketing Internacional

Visibilidade para as organizações no cenário global com apoio da IAPORTS.

Programas de Educação e Intercâmbio

Lista global de educação portuária, o radar educacional e programas de intercâmbio profissional para aprimorar as competências da sua equipe.

“A adesão à IAPORTS é uma oportunidade de ouro para as organizações que desejam se destacar em um setor em constante evolução,” destaca Raquel Kibrit, Diretora Executiva da associação. “Estamos comprometidos em oferecer aos nossos membros o suporte necessário para se tornarem líderes globais por meio de inovação, networking e sustentabilidade”.

Além dos benefícios, a IAPORTS promoverá eventos internacionais, conteúdos especializados e iniciativas voltadas para a modernização e eficiência do setor portuário. “Questões logísticas, de modernização dos portos, de aprendizado na relação porto-cidade, aprimoramentos de processos, descarbonização, entre tantas outras pautas importantes, serão tratadas nesta associação que congregará países com muitas similaridades, tanto nos aspectos comerciais, logísticos como culturais”, complementou o Presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini.

A adesão para o ano de 2025 está aberta até 28 de fevereiro de 2025. Para mais informações, acesse: www.iaports.com.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

PORTOS - ANTAQ: 1ª FASE DE LEVANTAMENTO SOBRE ESG É FINALIZADA

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

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



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. Foto: Divulgação

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.

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).

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.

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 avaliado, 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 avaliado, todos os demais afirmaram possuir.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

REGIÃO NORDESTE - TERMINAL DE CONTÊINERES DO PECÉM REGISTRA RECORDE

APM Terminals atingiu marca histórica de 500 mil TEUs até novembro de 2024

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



No recorte apenas do mês de novembro, o crescimento foi de 19% se comparado ao mesmo mês do ano passado: 507.942 TEUs atuais ante 425.138 TEUs de 2023. Foto: Divulgação

A APM Terminals, que opera o terminal de contêineres do Porto do Pecém (CE), atingiu a marca histórica de 500 mil TEUs movimentados de janeiro a novembro deste ano. O resultado supera as duas melhores movimentações anuais da história da companhia no complexo portuário, anteriormente registradas em 2022, com 418.226 TEUs, e 2023, com 482.044 TEUs.

No recorte apenas do mês de novembro, o crescimento foi de 19% se comparado ao mesmo mês do ano passado: 507.942 TEUs atuais ante 425.138 TEUs de 2023.

“Esse resultado é uma consequência natural dos nossos bons números conquistados com o primeiro semestre desse ano, quando movimentamos 235.148 TEUs e registramos alta de 16%, em relação ao primeiro semestre de 2023. Mas queremos mais, por isso seguiremos trabalhando para concluirmos 2024 com um resultado ainda mais positivo”, celebrou Marcelo Gurgel, gerente comercial da APM Terminals Pecém.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

REGIÃO NORDESTE - COSTA FILHO INAUGURA OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE TERESINA

Terminal da capital do Piauí, administrado pela CCR, recebeu investimentos de R\$ 166 milhões

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Ministro, representantes da CCR e outras autoridades vão participar da solenidade nesta segunda-feira (Foto: Divulgação/CCR)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, vai iniciar a semana no estado do Piauí, onde na segunda-feira, 16 de dezembro, vai participar da solenidade de entregas das obras do aeroporto Senador Petrônio Portela, na

capital Teresina. O evento ocorre às 10 horas, segundo divulgou o ministério, com a presença de diversas autoridades.

Segundo a pasta, o terminal recebeu investimentos de R\$ 166 milhões para modernizar a infraestrutura e poder aumentar a capacidade de receber novos voos. O aeroporto de Teresina é administrado pela concessionária CCR.

Considerado o maior terminal do estado do Piauí e o décimo mais movimentado da região Nordeste, o aeroporto de Teresina teve sua capacidade operacional ampliada com objetivo de elevar a oferta de voos aos turistas.

Agora, o local passa a contar com um terminal de passageiros com estrutura cinco vezes superior, passando de 402 m² para 2.480 m². O espaço também terá dois portões de embarque e um novo canal de inspeção com três equipamentos de raio-x.

O turismo de negócios e lazer são os principais motivos de viagens à capital do estado do Piauí. Nos dez primeiros meses de 2024 mais de 900 mil turistas passaram pelo terminal, crescimento de quase 5% na comparação com o mesmo período de 2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/12/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SEM PROMESSAS PARA 2025 – VAMOS NOS PREPARAR PARA ELE – PARTE 3 DE 4: COMO MELHORAR O MEU MELHOR?



HUDSON CARVALHO

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

opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

“Para melhorar é preciso mudar. Para ser perfeito é preciso mudar frequentemente.”



Winston Churchill

Você continua por aqui?! Que boa notícia!

Trilhar o caminho plano e reto, cruzar a porta larga, é sempre mais fácil. Mas, nós sabemos que não é essa a trajetória da verdadeira mudança.

A Proposta, ao longo dessas quatro semanas que nos separam de mais um ano, é nos prepararmos para que as tais promessas, tão fáceis de fazer, mas tão difíceis de sustentar, tornem-se realidade. Estamos falando de mudar de verdade, de buscar formas diferentes de nos tornarmos pessoas e profissionais melhores do que somos agora. Novos hábitos. Novos comportamentos. Novos resultados.

Na primeira semana, fizemos um “freio de arrumação” que nos permitiu perceber o que temos feito, até agora, de nossas vidas e carreiras e – principalmente – para onde pretendemos ir.

Na segunda, um inventário cuidadoso e corajoso sobre quem somos. Nossos valores e crenças, analisadas de maneira corajosa e honesta, “doa se doer”. E deve ter doído.

Se você perdeu esses dois Artigos, aqui vão os links: *Semana 1*: Sem promessas para 2025. Vamos nos preparar para ele – Parte 1 | BE News., *Semana 2*: Sem promessas para 2025. Vamos nos preparar para ele – Parte 2 de 4: Quem sou eu, de verdade? | BE News.

Na quarta parte, a última e mais difícil das semanas, o tema será: “DEPENDÊNCIA EXTERNA NUNCA MAIS”, um Guia para a Autodisciplina e a capacidade de dependermos apenas de nós mesmos. Ajuda continuará sendo bem vinda, mas sem dependência

Hoje, terceira semana, ao contrário, o tema parece leve (será?): “COMO MELHORAR O MEU MELHOR?”, um olhar sobre nossos pontos positivos. Só as melhores Competências, sendo analisadas.

Só as melhores? Não seria melhor fazermos o contrário? Eliminar ou, pelo menos, evoluir, naqueles pontos nos quais nosso comportamento ou performance não são tão bons?

Respeitosamente discordo.

Trabalhar para melhorar ainda mais o que já é bom, produz resultados mais rápidos. Por isso, nossa autoestima aumenta, produzindo o efeito colateral positivo que é nos animarmos a trabalhar ainda mais. É como uma “dopamina” – o hormônio da felicidade – agindo sobre nosso comportamento. Quanto mais melhoramos, mais queremos melhorar. É o círculo virtuoso da melhoria contínua.

Na minha carreira, entrevistei ou avaliei centenas de pessoas. Quantas e quantas vezes presenciei os melhores executivos sendo capazes de elencar vários de seus defeitos e emudecerem quando a pergunta era sobre suas qualidades. É difícil falarmos bem de nós mesmos. Mas, você pode ter certeza: ninguém é completamente ruim, tanto quanto não é cem por cento bom. Fuja da famosa Síndrome de Gabriela: “Eu nasci assim, eu cresci assim, vou ser sempre assim.”. Esqueça isso!

Sempre, em qualquer idade ou condição é possível mudar para melhor. Pode ser que de vez em quando você se sinta cansado? Sim. Se isso acontecer, aprenda a descansar, não a desistir.

Preciso ser honesto com você. Não há uma receita única para ser uma pessoa melhor. Os pontos de partida são inúmeros, como são inúmeras as nossas histórias de vida de cada um de nós. Mas há traços de comportamento e personalidade, hábitos, que as melhores pessoas têm em comum. É neles que vamos focar.

Seja grato. Serei curto: nada, nada, justifica o contrário;



Pense antes de agir e falar. Controle-se. Não há caminho de volta para atos e palavras ditas no calor da emoção;

Sorria. De verdade ou de mentira. Se for de verdade, melhor. Se não for, reproduza no espelho, a melhor imagem de você mesmo. Pode ser o começo da melhora que você busca;

Simplifique. Tudo. As relações, o ambiente, a vida. Ir direto ao ponto, economiza tempo e deixa tudo mais claro;

Respeite sua intuição. Os insights são a forma que o subconsciente encontra para lembrá-lo do que aprendeu com experiências anteriores;

Desenvolva sua espiritualidade. É diferente de ser religioso. Religião é conexão com o Ser Maior. Espiritualidade é a certeza de que esse Ser existe. Que viemos Dele e voltaremos a Ele;

Seja autêntico. Não se compare aos outros, nem deixe que comparem você a ninguém. Aproveitando, não julgue-se, nem a ninguém;

Viaje tanto quanto puder. Não há investimento que dê melhor retorno. Clima, relevo, alimentação e culturas diferentes, ensinam mais sobre seus limites do que qualquer curso de autoajuda;

Intensifique relacionamentos com quem realmente se importa com você. Os demais têm mais curiosidade sobre sua vida do que desejo verdadeiro de ajudar;

Aceite que cada escolha corresponde a uma renúncia. O contrário significaria que podemos vencer todas as batalhas. Isso não é verdade;

Livre-se de pensamentos negativos. Eles virão, mas quando isso acontecer, cancele-os em sua mente e substitua-os por outros positivos, que o coloquem em posição vencedora;

Tenha consciência de que somos finitos. Parece um paradoxo, mas poucos momentos dão uma perspectiva tão correta da vida, quanto a proximidade da morte. Há muitos anos, lá no início da minha carreira, participei de uma dinâmica de grupo que pedia que cada um de nós escrevesse o seu epitáfio. Foi uma experiência transformadora que me acompanha até hoje: o que deixar de mensagem para cada pessoa e lugar por onde passamos.

Dá para ser melhor? Tenho certeza que sim. Coragem!

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/12/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

OPERADORES PORTUÁRIOS ORGANIZAM CONTÊINER DO BEM

Informações: Notícias TV BE (16 de dezembro de 2024)

Nesta quinta-feira, 12 de dezembro, o projeto entregou mais de dois mil brinquedos, como bolas, carrinhos, bonecas e jogos lúdicos, para crianças em situação de vulnerabilidade social. A ação é promovida pelos quatro principais operadores portuários de Santos – Brasil Terminal Portuário, DP World, Ecoporto Santos e Santos Brasil –, que se uniram em prol da solidariedade e da relação porto-cidade.

O trem tradicional foi substituído por uma carreta com um contêiner do projeto customizado, que levou o espírito natalino para as crianças e suas famílias nas comunidades vizinhas ao maior porto

da América do Sul. A presença do Papai Noel foi uma das atrações mais esperadas, garantindo sorrisos e momentos inesquecíveis.



Brinquedos chegam às crianças de comunidades de Santos e Guarujá em carreta com contêiner estilizado

https://youtu.be/ohZ_YYb9S44

Os brinquedos foram doados pelos terminais portuários e seus colaboradores e entregues para crianças atendidas por quatro instituições parceiras: Sociedade de Melhoramentos da Vila Pantanal (Saboó, Santos), Comunidade Arte no Dique (Radio Clube, Santos), Projeto Sai da Rua Muleke (Vila São Jorge, Santos) e Lugar

de Menina é no Tatame (Vicente de Carvalho, Guarujá).

Sobre a DP World Brasil

No Porto de Santos, a DP World é a empresa responsável pela operação de um dos maiores e mais modernos terminais privados multipropósito do Brasil, instalados na margem esquerda do Porto de Santos (SP). Com investimentos de R\$ 3 bilhões, proporciona mais de 2.000 empregos diretos e 5.000 indiretos. Instalado em área estratégica com acesso por via marítima, rodoviária e ferroviária, o empreendimento conta com 1.100 metros de cais e uma área total de 845.000 m² e capacidade de movimentação anual de 1,3 milhão de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e 5,4 milhões de toneladas de celulose. Com novos investimentos em andamento, até o final de 2024, a companhia concluirá a expansão do seu cais para 1.300 metros e aumentará sua capacidade para 1,7 milhão de TEUs. Mais informações no portal <https://www.dpworld.com/pt-br/brazil>.

Sobre o BTP

Em operação desde 2013, o BTP – terminal privado de uso público – se consolidou como o maior terminal de contêineres da América do Sul. Localizada no Porto de Santos, a Empresa foi responsável pela remediação de um dos maiores passivos ambientais do País e, atualmente, possui capacidade de movimentação anual de 1,5 milhão de TEU. Com 1.108 metros de cais, preparado para receber três navios da nova classe Panamax simultaneamente, o terminal atende embarcações com rotas para todos os continentes, além de serviços de cabotagem e feeder. Joint venture entre a Terminal Investment Limited e a APM Terminals, a BTP detém as certificações internacionais OEA (Operador Econômico Autorizado), ISO 9001:2015 (Qualidade), ISO 14001:2015 (Meio Ambiente) e ISO 45001:2018 (Segurança e Saúde). Ocupacional).

Sobre o Ecoporto

O Ecoporto, terminal multipropósito localizado no Porto de Santos, destaca-se pela eficiência na entrega de cargas de projeto, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento logístico e de infraestrutura do Brasil. Especializado na manipulação de cargas de projeto, o Ecoporto facilita operações que impulsionam o crescimento econômico e a modernização do país. A importância do Ecoporto vai além da movimentação de cargas; ele representa um elemento essencial na cadeia logística nacional, contribuindo para a competitividade do Brasil no mercado global. Com um compromisso contínuo com a excelência operacional e sustentabilidade, localização estratégica e infraestrutura de classe mundial, o Ecoporto auxilia a conexão entre diferentes modais de transporte e oferece soluções logísticas integradas que atendem às demandas variadas dos clientes. Além de sua contribuição logística, o Ecoporto é um importante gerador de emprego e renda para a região. A operação de cargas de projeto exige uma mão de obra especializada e especializada, promovendo a criação de 600 empregos diretos, mais de 3 mil indiretos e cerca de 20 mil trabalhadores portuários avulsos. Esse impacto positivo se reflete no desenvolvimento socioeconômico local, fortalecendo a economia regional e melhorando a qualidade de vida da comunidade.

Sobre a Santos Brasil



A Santos Brasil é referência em operações portuárias e logísticas. Foi criado há 27 anos para operar o Tecon Santos (SP), maior e mais eficiente terminal de contêineres da América do Sul. Nesse período, já investiu mais de R\$ 9 bilhões, calculando o valor presente, em aquisições, expansões, novos equipamentos e tecnologia, contribuindo para o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro. Atua nacionalmente por meio de oito terminais estrategicamente localizados – sendo três de contêineres (Tecon Santos em SP, Tecon Imbituba em SC e Tecon Vila do Conde no PA), um de veículos em Santos (SP), um de carga geral em Imbituba (SC).) e três de graneis líquidos em São Luís (MA). Através da Santos Brasil Logística, que opera de maneira integrada aos terminais, oferece soluções completas do porto ao e-commerce aos seus mais de 9 mil clientes. A Santos Brasil está listada no Novo Mercado da B3, o mais elevado padrão de governança corporativa, e signatária do Pacto Global da ONU, que mobiliza empresas para o avanço relacionado à sustentabilidade. Faz parte do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3 e do índice S&P/B3 ESG. É certificada pelo GPTW, como uma das melhores empresas para se trabalhar, pelo quinto ano consecutivo.

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

Data: 16/12/2024

CORRENTE DE COMÉRCIO CHEGA A US\$ 10,4 BI NA SEGUNDA SEMANA DE DEZEMBRO

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (16 de dezembro de 2024)

No ano, as exportações totalizam US\$ 323,6 bi e as importações, US\$ 252 bi, com saldo positivo de US\$ 71,4 bi e corrente de comércio de US\$ 575,9 bi

Na 2ª semana de dezembro de 2024, a balança comercial registrou superávit de US\$ 0,759 bi e corrente de comércio de US\$ 10,4 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 5,6 bilhões e importações de US\$ 4,8 bilhões.

No mês, as exportações somam US\$ 11,4 bilhões e as importações, US\$ 9,8 bilhões, com saldo positivo de US\$ 1,6 bilhão e corrente de comércio de US\$ 21,2 bilhões.

Balança Comercial Preliminar Parcial – 2º semana de dezembro/2024

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

No ano, as exportações totalizam US\$ 323,6 bilhões e as importações, US\$ 252 bilhões, com saldo positivo de US\$ 71,4 bilhões e corrente de comércio de US\$ 575,9 bilhões. Esses e outros dados foram divulgados nesta segunda-feira (16/12), pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC).

Comparativo Mensal

Nas exportações, comparadas as médias até a 2ª semana de dezembro/2024 (US\$ 1.1 bi) com a de dezembro/2023 (US\$ 1.4 bi), houve queda de 21,0%. Em relação às importações houve crescimento de 0,8% na comparação entre as médias até a 2ª semana de dezembro/2024 (US\$ 980,54 milhões) com a do mês de Dezembro/2023 (US\$ 973,15 milhões).

Assim, até a 2ª semana de dezembro/2024, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2.1 bi e o saldo, também por média diária, foi de US\$ 156,51 milhões. Comparando-se este período com a média de dezembro/2023, houve queda de 12,2% na corrente de comércio.

Exportações e Importações por Setor e Produtos

No acumulado das exportações, até a 2ª semana do mês de dezembro/2024, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: queda de US\$ 62,63 milhões (-24,2%) em Agropecuária; queda de US\$ 192,45 milhões (-50,2%) em Indústria Extrativa e queda de US\$ 47,03 milhões (-6,0%) em produtos da Indústria de Transformação.

No acumulado das importações, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 4,78 milhões (25,3%) em Agropecuária; queda de US\$ 10,45 milhões (-23,3%)



em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 10,3 milhões (1,1%) em produtos da Indústria de Transformação.

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

Data: 16/12/2024

PRESIDENTE LULA SANCIONA LEI QUE MERCADO CRIA REGULADO DE CARBONO NO BRASIL

Informações: Planalto (16 de dezembro de 2024)

Nova lei institui sistema de bonificação para empresas ou estados que reduzem a emissão de gás carbônico na atmosfera

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou a Lei nº 15.042, que institui o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE). Publicada no Diário Oficial da União nesta quinta-feira, 12 de dezembro, a medida cria um mercado regulado de carbono no país e estabelece limites para a emissão de gases de efeito estufa.

A nova lei, aprovada em novembro pelo Congresso Nacional e sancionada sem vetos, institui um sistema de bonificação para empresas ou estados que reduzem a emissão de gás carbônico na atmosfera. Na prática, quem comprovadamente deixar de emitir ganhará créditos de carbono, que poderão ser adquiridos por empresas que emitirem acima do teto estabelecido.

CRÉDITO DE CARBONO — O SBCE estabelece, entre outras coisas, limites de emissões de gases de efeito estufa. A partir desse limite, será possível negociar as Cotas Brasileiras de Emissão (CBE). Cada cota permite um limite de emissão de até 1 tCO₂e (tonelada de dióxido de carbono equivalente). O Certificado de Redução ou Remoção Verificada de Emissões (CRVE), por sua vez, indica a quantidade de carbono removido da atmosfera, e cada certificado equivale a 1 tCO₂e.

REGULAÇÃO — A lei divide o mercado de crédito de carbono em dois setores: o regulado e o voluntário. O primeiro promove a descarbonização por meio de metas governamentais para diferentes setores da economia, que poderá ser atendida pela redução de emissões dentro das empresas ou pela compra de créditos de carbono gerados por metodologias credenciadas pelo órgão gestor do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões.

A lei também esclarece regras para o mercado voluntário, onde as empresas buscam adquirir créditos de carbono para atender metas corporativas de neutralização de emissões de gases de efeito estufa. Nesse quesito, a medida esclarece as regras para os projetos e programas de REDD+ com geração de créditos de carbono e doações que têm como base a redução de emissões por desmatamento, liquidação e aumento de estoques de carbono na vegetação nativa.

A lei estabelece ainda regras para o desenvolvimento de programas estatais e jurisdicionais de REDD+, garantindo a primazia do direito de proprietários e usufrutuários legítimos, incluindo povos indígenas e povos e comunidades tradicionais, de realizarem projetos de carbono em suas áreas. Dessa forma, o Brasil refletirá nacionalmente as regras recentemente adotadas pela Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (UNFCCC, na sigla em inglês).

O CO₂ equivalente é uma medida usada para comparar as emissões de diferentes gases de efeito estufa, levando em conta o potencial de aquecimento global de cada substância e representando o total em uma quantidade de CO₂ que teria o mesmo potencial. As organizações sujeitas à regulação devem fornecer um plano de monitoramento e relatórios de suas atividades ao órgão gestor.

AGROPECUÁRIA — O setor agropecuário precisará fora dessa regulação. As emissões indiretas de dióxido de carbono e outros gases relacionados ao aquecimento global decorrentes da produção de insumos ou matérias-primas agropecuárias não serão consideradas nas obrigações de contenção de emissão de gases. O projeto mantém, entretanto, a possibilidade de o agronegócio gerar créditos de carbono por meio da manutenção de Áreas de Preservação Permanente (APP), de reservas legais e de áreas de uso restrito.

DEFINIÇÕES E PRAZOS — Essas definições devem ser alcançadas em até 12 meses, prorrogáveis por mais 12. Após essa etapa, o sistema levará mais alguns anos para ser plenamente implementado, com previsão de funcionamento completo até 2030. As indústrias brasileiras serão as principais afetadas, e quem descumprir as regras estará sujeito a multas de até 3% do faturamento bruto no ano anterior, ou 4% em caso de reincidência. Para pessoas físicas, as escolhas variam entre R\$ 50 mil e R\$ 20 milhões.

DIFERENCIAIS DO MERCADO BRASILEIRO:

- Inclusão de comunidades indígenas e tradicionais como geradoras de crédito de carbono, com percentuais destinados diretamente a essas populações
- Alinhamento com o mercado internacional, permitindo maior competitividade e atração de investimentos estrangeiros
- Potenciais de integrar projetos jurisdicionais, com REDD+, ao mercado, gerando novas oportunidades de crédito

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 16/12/2024*

AGÊNCIA ENCAMINHA PROJETO DE CONCESSÃO DO RIO PARAGUAI AO GOVERNO

Informações: CNN Brasil (16 de dezembro de 2024)

A previsão de tarifa, pré-leilão, é de até R\$ 1,27 por tonelada de cargas, mas valor pode ser menor

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) encaminhou o modelo de concessão da hidrovia do Rio Paraguai para o Ministério de Portos e Aeroportos na última quinta-feira (12). Como mostrou a CNN, a expectativa é que a hidrovia seja a primeira a ter o edital de leilão publicado.

A previsão de tarifa, pré-leilão, é de até R\$ 1,27 por tonelada de cargas. Mas o valor pode ser ainda menor, já que os descontos de licitação podem ser de menor tarifa. Durante a realização da consulta pública, porém, há possibilidade de alteração no sorteio do certo.

Durante a reunião da diretoria da ANTAQ, foi definido que somente será feita a cobrança de tarifa para a entrega de cargas quando a entrega entregar os serviços previstos na primeira fase do contrato. Não haverá cobrança de tarifa para o transporte de passageiros e de cargas de pequeno porte.

Após a verificação do Ministério de Portos e Aeroportos, será aberta audiência e consulta pública para obtenção de contribuições, subsídios e sugestões ao aprimoramento da modelagem e dos documentos propostos.

Concessão

O projeto abrange uma extensão de 600 quilômetros, que vai do trecho entre Corumbá (MS) e a Foz do Rio Apa, no município de Porto Murtinho (MS), ao leito do Canal do Tamengo. Reproduzir vídeo

Nos primeiros cinco anos de concessão, a expedição deverá realizar serviços de dragagem, derrocagem, balização e sinalização adequada, construção de galpão industrial, aquisição de draga, monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos, melhorias em travessias e pontos de desmembramento de trem, implantação de sistemas de gestão do tráfego hidroviário, incluindo Vessel Traffic Service (VTS) e River Information Service (RIS), além dos serviços de inteligência fluvial.

Esses serviços são necessários para garantir a segurança e a confiabilidade da navegação. 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 tempo seco, a fim de garantir a trafegabilidade das embarcações na maior parte do ano.

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.

Estima-se que o transporte de cargas do Rio Paraguai suba para 25 e 30 milhões de toneladas a partir de 2030, após a concessão. No ano passado, a hidrovia transportou 7,95 milhões de toneladas de cargas, um aumento de 72,57% em relação a 2022.

O contrato também estabelece a criação da Zona de Referência Hidrológica Contratual, que consiste em avaliação estatística do comportamento hidrológico do Rio Paraguai. A medida tem como objetivo realizar a distribuição adequada dos riscos com a entrega.

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

Data: 16/12/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

LEI SECA NA ÁGUA: CAPITANIA DOS PORTOS INICIA PELA BARRA OPERAÇÃO PARA MEDIR ALCOOLEMIA DE CONDUTORES DE EMBARCAÇÕES

No Canal da Barra, o principal alvo do bafômetro são pilotos de motos aquáticas

Por Madson Gama — Rio de Janeiro



Operação Lei Seca Marítima mira condutores de embarcações alcoolizados — Foto: Divulgação/Capitania dos Portos do Rio de Janeiro

Motos aquáticas em alta velocidade realizando manobras perigosas a curta distância de banhistas. A cena não é rara no Canal da Joatinga, mais conhecido como Canal da Barra, que liga o complexo lagunar da região ao mar. E, muitas vezes, a imprudência termina em acidentes fatais, principalmente quando a condução de embarcações é combinada com a ingestão de bebidas alcoólicas. Em abril, um piloto acabou morto após ser lançado ao ar pelas ondas na entrada do Quebra-Mar e, no verão, a situação costuma piorar. Para garantir a segurança das pessoas e da navegação, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro lançou, no último dia 7, a operação Lei Seca Marítima. E, não por acaso, o trabalho começou justamente pelo Canal da Barra e pela Ilha da Gigoia, devido ao intenso tráfego e à grande quantidade de denúncias nessas áreas. Os principais alvos são os condutores de jet skis.



Condutor de embarcação faz teste do bafômetro no Canal da Barra — Foto: Divulgação/Capitania dos Portos

A Capitania é o departamento da Marinha responsável por fiscalizar o cumprimento das leis náuticas. A principal ação da operação — que terá caráter permanente ao longo do ano, com reforço em períodos específicos, como feriados — é a aplicação do teste do etilômetro (bafômetro) nos condutores, além de verificação da documentação e da integridade da embarcação. A concentração de álcool no organismo deve estar abaixo de 0,3 miligramas, de acordo com as Normas da Autoridade Marítima. Caso esteja acima do permitido, o condutor pode ser penalizado administrativamente, com multa ou suspensão da carteira. Já o veículo fica parado até que outro piloto habilitado possa retirá-lo. Se oferecer risco à navegação, porém, permanece retido.

— Conduzir uma embarcação sob efeito de álcool pode levar a acidentes fatais. Nosso objetivo é evitar esse cenário trágico. Nós nos inspiramos na Lei Seca terrestre e criamos algo similar na versão marítima. A ação será contínua e montada em dias, horários e locais estratégicos, com maior expectativa de tráfego náutico, de acordo com nossa inteligência de operação. A dinâmica é a seguinte: escolhemos um local, que pode ser um píer, e colocamos a equipe de abordagem naval, que vai selecionar as embarcações que devem passar pela inspeção. Essas terão que desviar e se direcionar até nós — explica Luciano Calixto, capitão dos Portos do Rio. — Essa é a primeira operação nesses moldes, focada na aplicação do bafômetro de forma estruturada. Antes, já fazíamos abordagens, mas com foco na inspeção geral.

Dezenas de militares por operação

Cada ação terá a atuação de cerca de 30 militares e pelo menos quatro embarcações, incluindo motos aquáticas e viaturas da Capitania, e será sinalizada com balões onde se pode ler o nome da operação, assim como ocorre na Lei Seca terrestre. O aparato parece já estar começando a surtir efeitos. No primeiro dia da ação, apenas um dos 63 condutores testados no Canal da Barra estava alcoolizado, segundo Calixto.



Núcleo Maré

— A criação dessa operação é uma resposta às demandas da sociedade, que tem reclamações frequentes sobre infrações. No Canal da Barra, ponto focal de denúncias, o tráfego de embarcações é intenso todos os dias. Ali perto tem a Praia dos Amores, muito frequentada por banhistas, que sofrem com a aproximação imprudente dos jet skis, o tipo de embarcação que oferece mais risco no local — observa o capitão.

Motos aquáticas. Condutores desse tipo de veículo são principal alvo de operação contra irregularidades no Canal da Barra — Foto: Divulgação/Instituto

Operação chegará a outras áreas

O trabalho vai se expandir para outras áreas do Rio e para Niterói:

— Vamos chegar a outros locais com intenso fluxo, como as praias da Urca, do Flamengo e de Itaipu e as enseadas de Botafogo e de Icaraí. Em cada local, vamos focar num tipo de condutor. Se fizermos a ação na Marina da Glória, por exemplo, os alvos principais serão embarcações de turismo náutico.

Para garantir a ordem e a segurança pública, a operação tem apoio de agentes da Guarda Municipal e da Polícia Militar, que ficam a postos para agir em caso de reação inadequada do condutor.

Excesso de velocidade e proximidade da areia

As normas de navegação determinam que a velocidade máxima permitida na área do Canal da Barra é de oito nós, o equivalente a 14,82 quilômetros por hora. E proíbem que embarcações movidas a vapor trafeguem a menos de 200 metros da orla, a não ser que seja para embarque e desembarque de passageiros ou material — neste caso, com velocidade de até 3 nós (aproximadamente, cinco quilômetros por hora), pelas extremidades e em local livre de pessoas. Morador há 25 anos da região, Aldair Falcão, presidente da Associação de Moradores e Amigos da Praia dos Amores (Amampa), diz que não é difícil testemunhar, diariamente, o descumprimento dessas regras.

— A combinação de álcool e condução de embarcações não termina bem. Já vi muito acidente fatal. Inclusive, já ajudei no socorro de pessoas que acabaram morrendo. Já vi um rapaz que perdeu o controle do jet ski, se chocou contra as pedras e acabou perdendo as duas pernas. É muito triste testemunhar a imprudência dessas pessoas embriagadas. Esse tipo de tragédia é recorrente no Canal da Barra, porque, além das fortes correntezas no local, convivem, perigosamente próximos, barcos de grande porte, jet skis, mergulhadores de pesca esportiva, praticantes de stand-up paddle,

canoas havaianas, caiaques, chalanas e um grande número de banhistas, em sua maioria crianças e adolescentes — relata. — O tráfego na área vem se intensificando devido ao crescimento das marinas. Há pelo menos umas cinco, que vivem lotadas.

Irregularidades afetam a fauna

Além da preocupação com as vidas humanas, há a dimensão ambiental do problema, já que a condução imprudente tem afetado a vida animal. Em 2023, o Instituto Núcleo Maré, que tem sede na Praia dos Amores, denunciou a mortandade de tartarugas marinhas, que estavam aparecendo com mutilações pelo corpo e casco quebrado, vítimas do choque com motos aquáticas e hélices de embarcações em alta velocidade.



Praia dos Amores. Local é alvo de denúncias de circulação de jet skis em alta velocidade ou perto de banhistas — Foto: Luiza Moraes/14-01-2021

da OAB Barra e advogada que luta pela causa animal.

Em novembro do ano passado, um abaixo-assinado, apoiado por mais de 3.400 pessoas, pedia ação urgente das autoridades contra irregularidades de condutores de embarcações no Canal da Barra, chamando a atenção não apenas para a ameaça aos banhistas, mas para a condição de vulnerabilidade das espécies que habitam o ecossistema. A autora da iniciativa foi Jomara Knoff, ex-presidente da Comissão de Defesa e Proteção dos Animais

— Temos uma fauna rica no Canal da Barra, que abriga tartarugas que vêm do mar e animais silvestres, como capivaras e jacarés. E é muito triste ver aqueles jet skis andando desordenadamente em meio a esses animais. É só você ficar ali parado num dia de sol para testemunhar motos aquáticas fazendo cavalinho de pau e piruetas na água. E os animais no meio disso tudo, morrendo ou ficando feridos. Sem contar a poluição sonora, porque o barulho de um jet ski em alta velocidade é ensurdecedor — resume a advogada. — A região sofre com isso de forma severa pelo menos desde 2022. Essa operação da Marinha veio em boa hora. Acho que o abaixo-assinado contribuiu para pressionar as autoridades a tomarem uma atitude.

Denúncias sobre situações de risco à navegação ou de poluição ambiental envolvendo embarcações podem ser feitas pelo telefone 185 (emergências) ou pelos números da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro: (21) 97299-8300 ou (21) 2104-5480.

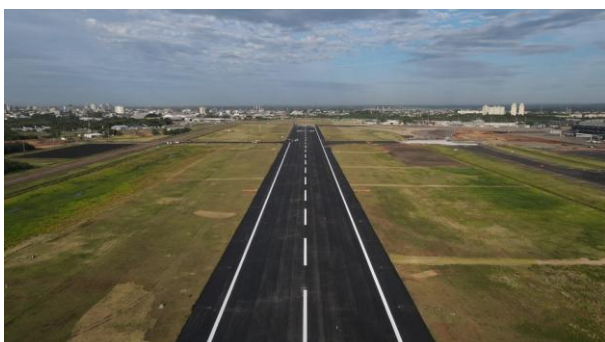
Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/12/2024

SETE MESES DEPOIS DE ENCHENTES, AEROPORTO DE PORTO ALEGRE VOLTA A USAR 100% DA PISTA E OPERAR 24 HORAS

Segundo a Fraport, concessionária que administra o terminal, o primeiro voo internacional vindo da Cidade do Panamá pousará no Porto Alegre Airport na madrugada do dia 19 de dezembro

Por Filipe Vidon — Rio de Janeiro



Aeroporto de Porto Alegre — Foto: Divulgação

Após meses fechado e semanas com ocupação parcial, o Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, voltou a utilizar, a partir desta segunda-feira, a extensão total da pista de 3.200 metros. Além da pista, vias de taxiamento para acesso entre os pátios de aeronaves e a pista foram recuperadas, assim como o terminal de passageiros, permitindo a retomada da operação do aeroporto 24h por dia.



Obras de recuperação da pista — Foto: Divulgação

Desde outubro as operações foram retomadas gradualmente e nesta segunda os voos para Salvador (BA) e Recife (PE) serão retomados. Na quinta-feira (19), os voos internacionais serão retomados. O aeroporto foi fechado no início de maio, em meio à pior enchente da história da capital do Rio Grande do Sul. Durante meses, a Base Aérea de Canoas passou a operar temporariamente alguns dos voos para a região.

No dia 2 de janeiro, serão retomados os voos de Porto Alegre para Lima, no Peru, e no dia 3, para Santiago, no Chile. Ambos os voos da Latam Airlines terão três frequências semanais. Aerolíneas Argentinas e Sky Airlines voltam a operar em março e junho, respectivamente. A portuguesa TAP também já confirmou o retorno da rota da capital gaúcha para Lisboa, cuja data de reinício das operações será divulgada nos próximos dias.

Segundo a Fraport, concessionária que administra o terminal, o primeiro voo internacional vindo da Cidade do Panamá pousará no Porto Alegre Airport na madrugada do dia 19 de dezembro.

O terminal não recebia voos desde 3 de maio, por causa das chuvas que inundaram várias áreas de Porto Alegre. A pista e o térreo do prédio ficaram alagados por cerca de um mês.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/12/2024

GOVERNO IRÁ DESCUMPRIR METAS FISCAIS A PARTIR DE 2026 SE NÃO HOVER MEDIDAS PARA AUMENTAR ARRECADAÇÃO, DIZ TESOUREIRO

Em média, de 2026 a 2028, a expectativa é de que será necessário um esforço adicional de 0,8% do Produto Interno Bruto (PIB)

Por Thaís Barcellos — Brasília

Um relatório do Tesouro Nacional publicado nesta segunda-feira aponta que o governo irá descumprir as metas fiscais entre 2026 e 2028 se não houver novas medidas de arrecadação. Além disso, mesmo com novas medidas, as contas também continuariam no vermelho até 2026, durante todo o mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Apesar da elevação da receita líquida para 18,7% do PIB em 2024 e 2025, na ausência de novas medidas, a receita líquida se encontra abaixo das despesas até 2026.

A meta do governo é fechar este ano e o próximo com resultado zero, ou seja, receitas iguais às despesas. Em 2026, a meta é um superávit de 0,25% do PIB. No ano seguinte, de 0,5% do PIB. Em todos os anos, a resultado pode ser 0,25% do PIB maior ou menor que a meta.

No chamado cenário inicial (que não adota novas medidas a partir de agora), em 2024, o déficit previsto de 0,6% do PIB se encontra dentro dos limites considerando a exceção do pagamento de precatórios. Em 2025, novamente, espera-se um déficit primário de 0,5% do PIB, também dentro da meta ajustada, de modo que a meta fiscal seria cumprida mesmo neste cenário inicial.

"De 2026 a 2028, a perspectiva é de não ser possível cumprir as metas fiscais na ausência de novas medidas de arrecadação", diz o texto.

Déficit mesmo com medidas



Apesar da resistência do Congresso e de setores da sociedade a medidas para aumentar a arrecadação, relatório do Tesouro Nacional reconhece que podem ser necessárias novas propostas nesse sentido para alcançar as metas fiscais já estabelecidas.

Em média, de 2026 a 2028, a expectativa é de que será necessário um esforço adicional de 0,8% do Produto Interno Bruto (PIB).

Mesmo com esse esforço, haveria déficit nas contas até 2026.

O cálculo do Tesouro, porém, não considera a aprovação do pacote de contenção de gastos apresentado recentemente pelo governo, cuja estimativa é de economia de R\$ 71,9 bilhões em 2025 e 2026, ou cerca de 0,6% do PIB.

No cenário de referência do Relatório de Projeções Fiscais do 1º semestre de 2024, divulgado nesta segunda-feira, o Tesouro considera todas as medidas de receita já incluídas no projeto de lei orçamentária de 2025 para cumprir a meta zero.

No total, são R\$ 168,3 bilhões em medidas de arrecadação, sendo que R\$ 121,5 bilhões em receitas extraordinárias, como os julgamentos do Carf e as transações tributárias. Há também R\$ 46,7 bilhões em receitas condicionadas à aprovação do Congresso.

São elas: compensação da desoneração da folha (25,8 bilhões), Imposto de Renda Retido na Fonte sobre a distribuição de Juros sobre Capital Próprio (JCP) (R\$ 6 bilhões) e o aumento da alíquota da CSLL (R\$ 14,9 bilhões).

Em razão da atualização dos parâmetros macroeconômicos de agosto, mês em que foi elaborado o orçamento de 2025, e novembro, última atualização das projeções do governo, o Tesouro afirma que há "excesso de medidas de arrecadação". O PLOA previa um superávit primário, descontado o pagamento de precatórios, de R\$ 2,9 bilhões, que subiu para R\$ 28,8 bilhões com as novas projeções, como PIB e inflação.

"Cabe repisar que a folga é bem-vinda, tendo em vista as incertezas inerentes à aprovação das receitas condicionadas, bem como da efetividade das receitas extraordinárias, que dependem, em grande parte, do interesse dos contribuintes negociarem seus débitos tributários", diz.

Para os anos seguintes, é considerado o efeito perene da cobrança de imposto sobre JCP (0,5% do PIB) e um adicional de 0,6% do PIB em 2026, 0,8% do PIB em 2027 e 0,9% do PIB em 2028 para cumprir o centro da meta. Nesses anos, a meta passa a ser superavitária: começando a 0,25% em 2026, subindo para 0,50% no ano seguinte e 1,0% em 2028.

"O exercício permite estimar, assim, o esforço adicional de arrecadação que pode ser necessário para concretizar o alcance das metas de resultado primário definidas no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias", disse o Tesouro, lembrando que há medidas já discutidas, mas que estão fora da projeção como a taxação de multinacionais, já enviada como MP, e a tributação de big techs.

Depois de 2028, o Tesouro calcula o esforço de arrecadação necessário para manter a arrecadação constante no PIB, que passa de 0,9% do PIB em 2029 para 1,4% do PIB em 2034.

O Tesouro destaca, porém, que essas estimativas não consideram uma execução de despesa em nível inferior ao permitido pelo arcabouço fiscal, cujo intervalo é de crescimento real por ano de 0,6% a 2,5%, a depender do resultado das receitas no ano anterior.

"Ainda, cumpre ressaltar que este relatório não considera medidas de revisão de gastos obrigatórios em curso no âmbito do Governo Federal, que podem contribuir para o aumento do espaço fiscal das despesas discricionárias, ou, alternativamente, para melhores resultados primários".

Segundo o órgão, o esforço fiscal poderia ser alcançado a partir de uma combinação de várias medidas, como medidas adicionais de receita, revisões de gastos, redução das vinculações entre despesas e receitas, execução da despesa abaixo do limite financeiro (empenhamento), medidas de contingenciamento, entre outras.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/12/2024

GOVERNO VÊ DÍVIDA BRUTA ATINGIR PICO EM 2027 A 81,8% DO PIB

Dívida atualmente é de 78,6% do PIB; trajetória, porém, depende de novas medidas de aumento estrutural da arrecadação

Por Thaís Barcellos — Brasília



Rogério Ceron, secretário do Tesouro Nacional — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O governo Luiz Inácio Lula da Silva atualizou as projeções para a dívida bruta e prevê um crescimento até 2027, quando o total do endividamento do país será o equivalente a 81,8% do Produto Interno Bruto (PIB), segundo o Relatório de Projeções Fiscais do 1º semestre de 2024, divulgado pelo Tesouro Nacional nesta segunda-feira. Depois, o endividamento entraria em trajetória de queda, chegando a 75,6% do PIB em 2034.

Para este ano, a expectativa do Tesouro é de que a dívida termine este ano em 77,7%, aquém do resultado até outubro, de 78,6% do PIB, segundo dados do Banco Central. Em 2023, a dívida foi de 74,4% do PIB.

O Brasil tem uma dívida considerada alta e cara quando comparado a outros países emergentes. A barreira dos 80% do PIB é considerada simbólica pelo mercado e o próprio governo Lula já disse que não gostaria de superá-la.

As estimativas divulgadas nesta segunda-feira são maiores do que no último relatório do Tesouro, publicado em abril. No documento anterior, a expectativa era de que o ponto mais alto da relação dívida/PIB também seria em 2027, mas com percentual de 79,7%. Segundo o órgão, em média, a trajetória da projeção atual está 3,4 p.p. acima da anterior, especialmente devido à Selic mais alta.

"O deslocamento para cima na trajetória da DBGG (dívida bruta do governo geral) desde o último relatório se deve à diferença na Grade de Parâmetros Macroeconômicos, especificamente à projeção de uma taxa de juros mais alta, principalmente nos primeiros três anos do horizonte de projeções", diz o Tesouro, no relatório.

Medidas de arrecadação

Mesmo essa trajetória maior depende, porém, de novas medidas de aumento estrutural de arrecadação, reconhece o Tesouro. Isso seria adicional às medidas já aprovadas e àquelas propostas no projeto de lei orçamentária de 2025, como por exemplo o aumento na taxa de CSLL e na cobrança de IR sobre a distribuição de Juros sobre Capital Próprio (JCP). São duas altas de impostos que o Congresso Nacional sinalizou que não aceita.

Para chegar ao cenário de referência, o órgão estima que novos esforços de, em média, 0,8% do PIB serão necessários de 2026 a 2028. Caso contrário, a dívida bruta crescerá por mais tempo, atingindo um pico de 83,1% do PIB em 2028, e cederá para até 80,8% do PIB em 2034, 6,4 pontos do PIB acima do nível observado em 2023.

O relatório, porém, não considera os efeitos do pacote fiscal apresentado recentemente pelo governo e em tramitação no Congresso.

"Reitera-se que, no cenário de referência, a trajetória estimada para as despesas não adota como hipótese execução de despesa em nível inferior ao limite de despesas estipulado pelo Regime Fiscal Sustentável", diz o relatório.

O Tesouro pondera, contudo, que o esforço fiscal poderia ser alcançado de outras formas ou por uma combinação de diversas medidas, tais como ações arrecadatórias, revisões de gastos, redução das vinculações entre despesas e receitas, execução da despesa abaixo do limite financeiro (empoçamento), medidas de contingenciamento, entre outras.

As projeções deveriam ter sido atualizadas meses atrás, mas a divulgação sofreu atraso devido à greve dos servidores do Tesouro Nacional. Mas, nas informações complementares do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), já havia indicação de que o governo atualizaria a projeção e passaria a prever uma dívida superior a 80% do PIB.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 16/12/2024

RELATOR QUER MANTER BLOQUEIO DE ATÉ 15% EM EMENDAS EM PROJETO DE PACOTE FISCAL

Medida foi incluída em proposta com gatilhos para arcabouço
Por Thaís Barcellos — Brasília



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

O deputado Átila Lira (PP-PI), relator do projeto de lei complementar do pacote fiscal, quer manter a proposta enviada pelo governo em relação ao bloqueio e contingenciamento de emendas parlamentares para cumprir as regras fiscais.

O projeto autoriza o contingenciamento e bloqueio das verbas parlamentares na mesma proporção aplicado às despesas discricionárias, mas limitado a

15%. Átila Lira, contudo, reconhece que o ponto é polêmico e pode ser alvo de emendas no plenário.

— Minha ideia é manter o percentual enviado pelo governo — disse o deputado ao GLOBO.

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.

Nesta segunda-feira, os líderes da Câmara vão se reunir na Residência Oficial para tratar do pacote fiscal e da regulamentação da reforma tributária. Se houver acordo, é possível que o projeto de lei que trata do salário mínimo e do Benefício de Prestação Continuada (BPC) e o projeto de lei

complementar, que trata dos gatilhos caso haja déficit primário ou redução das discricionárias, sejam pautados para votação em plenário nesta segunda.

Átila Lira avalia que o dia será destinado a avançar nos consensos, mas que a votação dependerá do quórum na Câmara e pode ficar para esta terça-feira.

Em relação ao parecer, o deputado disse que ainda aguarda uma nova proposta do governo em relação à limitação de créditos tributários até 2030 em caso de déficit nas contas públicas.

— Por mim, eu tiraria esse trecho, mas é importante para o governo e estou esperando uma proposta, mas com certeza diminuir o tempo. Prejudica muito o setor produtivo.

Além disso, será feito um ajuste para restringir a utilização do superávit financeiro de alguns fundos. Na última 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.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 16/12/2024

PARA MINISTÉRIO PÚBLICO, ANTT CONTRARIA SUPREMO E PROTEGE LUCRO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS TRADICIONAIS

Por Mariana Barbosa



Rafael Vitale, diretor-geral da ANTT — Foto: Divulgação

Em um parecer protocolado na quinta-feira (12) na Justiça Federal em Brasília, o Ministério Público Federal diz que o marco regulatório aprovado pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) para o setor de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (TRIP) “restringe a competição e favorece os grandes grupos do setor, em franco prejuízo à expansão dos serviços, com melhoria da qualidade e redução dos preços”. Diz ainda o MPF que, com o novo marco regulatório, a ANTT age para resguardar a

margem de lucro dessas empresas.

Para o MPF, o TRIP está ainda “em flagrante desrespeito” à decisão do Supremo que reconheceu a constitucionalidade do modelo de autorização para o transporte rodoviário.

A manifestação foi dada em relação ao pedido de liminar apresentado pela Amobitec (Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia) para suspender a “janela de distribuição” de autorizações para mercados hoje desassistidos até que uma questão central do novo marco, entendida como inconstitucional, seja solucionada: a adoção do critério de viabilidade econômica para a concessão das autorizações.

ANTT abre disputa para mercados interestaduais de baixa demanda

Para o MPF, o TRIP garante uma “indevida” vantagem competitiva para as empresas que já atuam no setor, uma vez que impõe o processo seletivo apenas os novos entrantes. “Aqueles que já exploravam o serviço, mesmo antes da entrada em vigor do novo marco regulatório, tiveram suas posições consolidadas [pelo TRIP] e não terão que se submeter às janelas, ordinárias ou extraordinárias, tampouco a processo seletivo para terem direito à sua autorização.” Ainda segundo o MPF, muitas das autorizações dessas empresas são “precárias, frutos de processos judiciais não transitados em julgado”.

E continua o MPF: “Mas não é só. Esses agentes que já operam no mercado terão, ainda, o benefício da atuação de ofício da ANTT para garantir suas margens de lucro na exploração do

serviço, conforme se vê do arranjo regulatório escolhido pela Agência na definição de inviabilidade econômica. Foram utilizados os parâmetros econômicos aplicáveis ao regime de permissão para cálculo da tarifa utilizada como critério para se aferir a viabilidade do mercado. Ocorre que no regime de autorização o risco é todo do agente que pretende explorar o serviço, não compete ao órgão regulador resguardar sua margem de lucro.”

Pregão eletrônico

O MP também questiona o modelo escolhido pela ANTT para realizar a distribuição, no formato de pregão eletrônico. Para o MPF, não há “qualquer garantia de que o processo seletivo será íntegro, diante das falhas identificadas no sistema próprio”. A declaração se baseia em uma perícia técnica da Procuradoria Geral da República, que identificou uma série de brechas de segurança, reconhecidas pela própria ANTT.

Por conta desses problemas técnicos, a ANTT já adiou algumas vezes o prazo para as empresas se inscreverem para participar do leilão. A última prorrogação foi anunciada na quinta-feira (12), com a nova data de 17 de janeiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/12/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BC VOLTA A INTERVIR NO MERCADO EM MEIO À ESCALADA DO DÓLAR, MAS MOEDA AMERICANA BATE RECORDE

Banco Central fez dois leilões nesta manhã, de US\$ 4,6 bilhões; mesmo assim, a moeda americana renovou marca histórica, com alta de 1,03%, a R\$ 6,0934

Por Redação

Em meio à escalada do dólar, que permanece acima dos R\$ 6 praticamente desde que o governo anunciou o pacote fiscal, no final de novembro, o Banco Central fez nesta segunda-feira, 16, uma nova intervenção no mercado. Apesar da medida, a moeda americana fechou o dia a R\$ 6,0934, em alta de 1,03%, e renovou o recorde em mais de 30 anos do real.

Nas alturas

Moeda americana registra alta de 25,55% neste ano



Gráfico: Editoria de Infografia Multimídia - Fonte: Broadcast - Obter dados

Logo após a abertura do mercado, quando a cotação da moeda americana chegou a R\$ 6,0986 (alta de 1,12%), o BC anunciou um leilão de moeda à vista, no valor total de US\$ 1,6 bilhão — o lote foi todo vendido, a R\$ 6,04.

Mais tarde, foi feito um novo leilão, de US\$ 3 bilhões, com compromisso de recompra (o chamado leilão de linha). Esse lote também foi todo vendido.



Mesmo assim, não foi suficiente para o mercado. Às 12h50, o dólar à vista tinha alta de 0,69%, cotado a R\$ 6,0729. A moeda americana acumula nos últimos 30 dias uma alta de cerca de 5% e, no ano, de mais de 25% (ver gráfico). Os juros futuros, no contratos para 2026 a 2029, também operavam em alta, atingindo patamar superior a 15% ao ano.

As ofertas de liquidez de dólar feitas nesta segunda-feira visaram a suprir a demanda maior de empresas para remessas de dividendos de fim de ano ao exterior, mas não desviam a moeda americana do seu viés de alta, que reflete principalmente uma enorme cautela do mercado financeiro com o cenário fiscal.

A apresentação de um pacote de contenção de gastos pelo governo teve efeito contrário ao esperado: ampliou as desconfianças do mercado em relação à capacidade do executivo de melhorar as contas públicas, o que teve efeito direto no câmbio.

Por conta dessa desconfiança, na última semana o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central decidiu endurecer a política monetária, elevando a taxa de juros em 1 ponto porcentual (de 11,25% para 12,25%), e sinalizando mais duas altas de mesma magnitude nas reuniões seguintes.

Agenda apertada

O mercado monitora também declarações feitas nesta manhã pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, que garantiu que o governo irá cumprir a meta fiscal. Segundo ele, o presidente está “a par da situação das medidas fiscais no Senado e na Câmara”.

A Câmara dos Deputados tem sessão deliberativa extraordinária virtual no plenário marcada para as 17h de hoje e inicia a semana com a expectativa de votação da regulamentação da reforma tributária e das três propostas ligadas ao pacote fiscal. Diante dos esforços do Palácio do Planalto pela liberação de emendas, a avaliação é de que há possibilidade de que o conjunto de regras avance a partir desta segunda-feira.

O tempo é curto, de uma semana, para votação do pacote de cortes de gastos de R\$ 70 bilhões na Câmara e no Senado, até sexta-feira, antes do recesso parlamentar, que começa no dia 23 e vai até 1º de fevereiro de 2025. Também são esperadas as votações da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei Orçamentária Anual (LOA).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2024

GOVERNO TERÁ DE FAZER AJUSTE MAIS DURO PARA CUMPRIR META FISCAL EM 2025, PREVÊ RELATÓRIO DA LDO

Poder Executivo terá de focar apenas no centro da meta fiscal até outubro do ano que vem, sem considerar piso inferior de tolerância, como fez em 2024; Congresso, por outro lado, quer blindar uma série de despesas de congelamento

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – O relatório da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025 no Congresso Nacional vai trazer um dispositivo que obriga o governo federal a mirar apenas no centro da meta fiscal até outubro de 2025, sem considerar o piso inferior da banda que permite um ajuste mais frouxo nas contas públicas.

A meta de resultado primário (saldo entre receitas e despesas, sem considerar os juros da dívida) estabelece um déficit zero nas contas públicas em 2025. Mas há uma tolerância equivalente a 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB) para mais ou para menos – o que, na prática, permite um déficit de R\$ 30,97 bilhões no ano que vem.

Em 2024, o governo usou essa tolerância para diminuir a necessidade de congelamento de despesas, afrouxando o controle das contas públicas. Essa prática de mirar no limite inferior da meta

vem recebendo críticas de analistas do mercado, de consultorias de Orçamento do Congresso e do próprio Tribunal de Contas da União (TCU).



A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, e o relator da LDO, senador Confúcio Moura (MDB-RO), durante reunião na Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CMO) do Congresso Nacional. Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

A cada dois meses, o governo faz uma avaliação do comportamento das receitas e despesas para definir se há necessidade de congelamento no Orçamento (contingenciamento, como é chamado tecnicamente) para cumprir a meta fiscal. Esse congelamento acontece, por exemplo, quando a arrecadação não vem como era esperado, como ocorreu ao longo deste ano,

e só se desfaz quando as contas voltam a ficar em dia.

Com a nova regra da LDO, até o quinto bimestre do ano, ou seja, até outubro de 2025, o governo terá de mirar no centro da meta, ou seja, no déficit zero, o que poderá exigir cortes maiores. O governo só poderá considerar a banda inferior a partir desse período.

O projeto da LDO deve ser votado nesta terça-feira, 17, pela Comissão Mista de Orçamento (CMO) e depois seguirá para o plenário do Congresso Nacional, com previsão de votação até quinta-feira, 19.

O dispositivo foi incluído pelo relator da LDO, senador Confúcio Moura (MDB-RO), após pedido do líder da oposição no Senado, senador Rogério Marinho (PL-RN). O esboço do parecer foi concluído no domingo, 15, e deve ser apresentado na íntegra até esta terça-feira, 17.

“Observou-se ao longo do ano (de 2024), por ocasião das apresentações dos Relatórios de Avaliação de Receitas e Despesas Primárias, que o Poder Executivo não podia se orientar pelo centro da meta, promovendo ajustes mais vigorosos quando necessários, em virtude da falta de ordenamento normativo nesse sentido”, diz o parecer do relator. “De modo a suprir essa lacuna, acolhemos emenda para que o cumprimento da meta de resultado primário somente possa ser baseado no limite inferior a partir da avaliação relativa ao quinto bimestre do exercício financeiro.

O Congresso, por outro lado, quer proteger uma série de despesas do congelamento do governo, proibindo que determinadas áreas sejam alvo do contingenciamento. Entre as áreas ressalvadas estão as universidades federais.

Na prática, essa blindagem engessa o Poder Executivo, que teria menos opções na hora de escolher os programas atingidos. Todos os anos, o Legislativo costuma incluir um rol de despesas que não podem ser congeladas; mas, na prática, o governo acaba vetando essa parte da LDO.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2024

ANÁLISE - LÍDERES ALERTAM HADDAD DE QUE ELE TERÁ DE ENTRAR EM CAMPO PARA EVITAR DESIDRATAÇÃO DO PACOTE FISCAL

Ministério da Fazenda não descarta envio de medidas adicionais de ajuste, mas vê reação exagerada do mercado financeiro e por isso foco é batalhar pela aprovação das propostas enviadas
Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, foi alertado por lideranças do Congresso de que precisará entrar em campo para evitar que o pacote de corte de gastos enviado pelo governo seja desidratado durante a sua tramitação na Câmara e no Senado nesta semana.

Segundo relatos obtidos pelo Estadão, Haddad recebeu telefonema de uma liderança parlamentar com o alerta, especialmente depois da forte piora dos indicadores financeiros da economia brasileira nos últimos dias. Há no Congresso a sensação de que é melhor a Fazenda conduzir esse processo de negociação, para atenuar riscos e evitar perdas maiores, do que ser surpreendida caso a tramitação corra sem controle.



Líderes alertam Haddad de que ele terá de entrar em campo para evitar desidratação do pacote fiscal. Foto: Wilton Junior/Estadão

Nesta segunda-feira, o Banco Central fez leilões de dólar e ainda assim a cotação da moeda americana continuou em alta, e houve forte aumento dos juros negociados pelo mercado para carregar a dívida do Tesouro Nacional.

Embora o Ministério da Fazenda entenda que o pacote fiscal seja duro, com mudanças que atingem o salário mínimo, abono salarial e o Benefício de Prestação Continuada (BPC), entre outras, a pasta não descarta o envio de propostas adicionais de ajuste para as contas públicas. Isso só vai acontecer, contudo, depois da tramitação e aprovação das medidas enviadas.

O foco da equipe econômica neste momento é evitar a desidratação das medidas, que podem atingir, como mostrou o Estadão, o BPC, o Fundo Constitucional do DF e o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb), além dos supersalários e limitação da compensação de créditos tributários.

A interlocutores, Haddad tem dito que não faz sentido o Congresso reclamar que o pacote fiscal é frágil, para logo em seguida propor medidas que afrouxem ainda mais as regras. Essa tendência só reforça, na visão do ministro, a ideia de que o ajuste é sólido e que havia pouco espaço político para propostas mais duras.

Sobre a deterioração dos indicadores financeiros, principalmente dólar e juros futuros, técnicos da Fazenda e do Tesouro Nacional entendem que o mercado está “exagerando” na precificação e que não há fundamentos que justifiquem uma disparada tão forte.

A indicação interna dada pelo ministro é de que este momento de turbulência é atípico e de que há uma “ação orquestrada” por parte de alguns agentes do mercado financeiro, que teriam, na sua visão, um viés político que estaria contaminando a análise técnica.

Por isso, leitura é de que esse pior momento vai passar e de que é preciso acreditar na eficácia das medidas apresentadas para a recuperação da confiança.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2024

TRUMP CITA BRASIL COMO PAÍS QUE ‘TAXA DEMAIS’ E AVISA QUE VAI TAXAR ‘DE VOLTA’

O presidente eleito dos EUA defendeu as suas propostas para elevar tarifas para produtos estrangeiros e disse que são uma resposta a países que taxam as exportações americanas

Por Matheus Andrade

O presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, defendeu nesta segunda-feira, 16, suas propostas para elevar tarifas para produtos estrangeiros e disse que são uma resposta a países que taxam as exportações americanas. Ao citar exemplos de nações que teriam tarifas elevadas, o republicano citou Brasil e Índia. “Quem nos taxar taxaremos de volta. Tarifas farão nosso país rico”,

afirmou, em uma coletiva de imprensa em Mar-a-largo (Palm Beach, Flórida), a primeira desde que foi eleito.

Questionado sobre o impacto inflacionário da imposição de novas tarifas, Trump respondeu que, em seu primeiro mandato, elevou uma série de tarifas, e que o movimento não aumentou a inflação. O republicano defendeu ainda uma série de outras medidas de seu antigo governo, especialmente os cortes de impostos.

Sobre as relações com a China, Trump fez uma série de elogios ao líder Xi Jinping, ainda que não tenha confirmado a presença do chinês em sua posse. Segundo o americano, ambos contavam com uma boa relação quando estavam no poder, mas a pandemia alterou a situação. Por sua vez, ele disse que Xi é um amigo, e que “China e EUA podem resolver todos os problemas do mundo”.



O Softbank investirá US\$ 100 bilhões nos EUA nos próximos quatro anos, com foco em inteligência artificial e outras indústrias do futuro, anunciou Trump em coletiva de imprensa nesta segunda-feira, 16, em Mar-a-Lago, Palm Beach, na Flórida
Foto: Evan Vucci/AP

Trump anunciou ainda que o Softbank fará investimento de US\$ 100 bilhões nos EUA ao longo dos próximos quatro anos, “demonstrando confiança no mandato”. O foco será em inteligência artificial e outras indústrias do futuro. O presidente eleito repetiu uma proposta de que aqueles que investirem mais de US\$ 1 bilhão terão facilidades com licenças federais, incluindo ambientais.

O republicano defendeu os planos para aumento da exploração de hidrocarbonetos no país, dizendo que há energia suficiente nos Estados Unidos para que não seja necessário importar de outros lugares, citando nominalmente a Venezuela.

Trump falou bastante sobre a guerra da Ucrânia, que admitiu ser uma questão mais complicada de resolver do que os atuais conflitos no Oriente Médio. Ainda sim, ele disse que conversará com o presidente russo Vladimir Putin e com o ucraniano Volodymyr Zelensky para colocar um fim à guerra.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/12/2024

DISTRIBUIDORAS TERÃO 24H PARA RESTABELECEM ENERGIA, OU TERÃO PUNIÇÃO, DIZ DIRETORA DA ANEEL

Agnes Aragão da Costa comenta planos da agência reguladora para melhorar o desempenho do sistema elétrico, para que em eventos climáticos esteja preparado ‘se o vento é de 80 km/h ou de 100 km/h’

Por Renan Monteiro (Broadcast)

Entrevista com ***Agnes Aragão da Costa - Diretora da Aneel***

Com o objetivo de melhorar a reação das empresas de energia elétrica aos eventos climáticos, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) planeja introduzir uma compensação dos consumidores se o restabelecimento do serviço não ocorrer dentro de 24 horas. Essa é uma das medidas citadas por Agnes Aragão da Costa, diretora da Aneel, em entrevista ao Estadão/Broadcast.

No primeiro momento, a agência regulamentará um conjunto de obrigações às distribuidoras, com um caráter de planejamento e reorganização logística. O objetivo é a mitigação ou mesmo a prevenção do impacto desses eventos ambientais no serviço elétrico.

No segundo momento, a ideia é avançar em temas como o enterramento de redes, com previsão de custos elevados. Na entrevista, a diretora também disse esperar para o fim do primeiro bimestre de 2025 o prazo para regulamentação da primeira etapa do decreto da renovação dos contratos de 19 distribuidoras de energia elétrica. Confira os principais trechos da entrevista.

Como o aumento da ocorrência de eventos climáticos, o enterramento das redes é a solução mais efetiva?

Temos um custo associado muito grande em relação a isso, e os eventos climáticos podem variar muito. Há também o problema do alagamento, por exemplo. No Rio Grande do Sul, parte da rede é subterrânea, e ficou muito tempo alagada (durante a enchente no primeiro semestre). Decidir se será uma rede subterrânea ou se haverá mudança para cabo multiplexado (mais resistente) requer uma análise de impacto regulatório, porque pode implicar custos relevantes para o consumidor.



'No plano de manejo (em discussão), as empresas têm de deixar registradas todas as interações feitas com os poderes públicos municipais, para o cidadão também poder cobrar a prefeitura', diz Agnes Aragão da Costa Foto: Michel Jesus/Aneel

E quando essa definição poderia sair?

O rito regulatório precisa ser seguido. É possível que seja aberta consulta em processo específico sobre isso (novas tecnologias para a resiliência das redes elétricas). Na consulta pública relacionada ao novo contrato de concessão, trouxemos um olhar de que você pode criar incentivos para os concessionários

adotarem outras tecnologias, como a mudança de cabos.

E o que está na mesa, em discussão?

São dois tipos de incentivos que estão no novo contrato de concessão. Um é reconhecer investimentos intraciclos (tarifários). Quando o investimento é muito grande, às vezes, a distribuidora não quer fazer porque demora muito tempo para recuperar esse investimento. Ao reconhecer investimentos intraciclos, você cria incentivos para a distribuidora adotar uma tecnologia mais cara porque ela consegue recuperar (valor investido) mais rapidamente. O outro incentivo é a diferenciação de tarifas em uma mesma área de concessão. Em uma área que tem um poder de investimento mais alto, as pessoas, de repente, podem pagar mais por isso (via tarifa).

Qual vai ser exatamente o papel das distribuidoras na poda de árvores?

Não basta lavar as mãos e dizer que o município não está fazendo. As distribuidoras têm de ser mais sistemáticas sobre como atuam no manejo e têm de comunicar muito melhor o que estão fazendo, para o cidadão olhar o que está sendo feito. Inclusive, no plano de manejo (em discussão), elas têm de deixar registradas todas as interações feitas com os poderes públicos municipais, para o cidadão também poder cobrar a prefeitura. Com fiscalização, vamos poder verificar se esse plano de manejo está, de fato, sendo realizado.

Fora a questão da poda das árvores, como a senhora responde à crítica de que essas propostas têm mais um caráter 'pós-evento' do que prevenção?

E o plano de contingência não é sobre preparo? Você tem de estar preparado se o vento é de 80 km/h ou de 100 km/h, quantas equipes vão atender. E isso precisa ser testado. Na cessão emergencial de recursos entre os distribuidores também. Não dá para chegar na hora e falar: 'Me empresta seu caminhão e suas equipes'. Isso requer preparo. Não conseguimos evitar o evento climático, mas a resposta rápida é o que esperamos dos concessionários. Na verdade, entendo que grande parte das propostas apresentadas têm um caráter preventivo.

Como pode ficar o desenho final do ressarcimento previsto em caso de falta de energia?

O concessionário, sabendo que, se houver problema, vai ter de compensar, com impacto financeiro para ele, há um incentivo para estar preparado. Então, entendemos que é um incentivo para forçar esse preparo dos concessionários. São duas novidades. A primeira é a compensação dos



consumidores se o restabelecimento (do serviço de energia) demorar para acontecer. Em redes de baixa e média tensão urbanas, se demorar mais de 24 horas, já em rurais, mais de 26 horas. Ultrapassado esse limite o consumidor receberá, pela proposta, um desconto na tarifa de energia. E não é que ele receberá a compensação a partir da vigésima quarta ou da vigésima sexta hora. Ele receberá por todo o período (sem energia).

A outra novidade é que o consumidor também terá direito a ressarcimento por queima de equipamentos?

Antes se tinha o olhar de que o concessionário, em uma situação de calamidade pública, está atuando com manobras da rede para restabelecer o mais possível o serviço, podendo eventualmente queimar o equipamento de alguém (consumidor). O problema é que as situações de emergência e calamidade pública podem perdurar por meses, e o concessionário está isento de ressarcir o consumidor. Então, a proposta é que o consumidor seja ressarcido por queima de equipamento. O concessionário somente poderá de deixar de ressarcir se ficar configurado que a queima do equipamento se deu em função de outra causa alheia à sua atuação. Isso pode implicar custos de compensação relevantes (para as distribuidoras).

Quais os próximos passos para regulamentação do decreto da renovação das concessões?

A aprovação final do Termo Aditivo (ao Contrato de Concessão) tem previsão de ocorrer até o final do primeiro bimestre de 2025, com tempo suficiente para o tratamento da primeira concessão, que vence em 17 de julho de 2025. Mas estamos em fase de análise das contribuições e após a avaliação do quantitativo efetivamente recebido é que poderemos avaliar a real data da deliberação. O outro processo ainda não tem relator sorteado e trata da comprovação dos requisitos impostos pelo decreto (do governo) para possibilitar a prorrogação, que diz respeito aos indicadores de qualidade e de sustentabilidade econômica e financeira nos últimos anos. Então, com base nessa elegibilidade e do novo contrato é que o Ministério de Minas e Energia (MME) vai decidir ou não por prorrogar cada concessão.

Como vai ficar aquele ponto da desistência das ações judiciais, de processos litigiosos?

Não temos a resposta para isso ainda. Mas tem um lado que é basicamente o seguinte: Se a União, por um lado, está sendo acionada judicialmente por esse agente, ela pode falar assim: 'Não, eu não quero prorrogar para quem está me processando'. Por outro lado, você não pode afastar o direito de a pessoa recorrer à Justiça. De fato, é um princípio constitucional. Então, esse é o tipo de input vindo da consulta pública. Vamos discutir naturalmente com a procuradoria.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2024

COMO A VALE QUER USAR A ENERGIA DOS VENTOS PARA MOVER SEUS GIGANTES NAVIOS DE MINÉRIO

Em viagem de teste, embarcação de 362 metros de comprimento partiu na sexta-feira, 13, de Vitória (ES) rumo à Malásia; navio tem cinco velas rotativas que ajudam a movê-lo e prometem economia de combustível e emissão menor de poluentes

Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - A Vale está fazendo o maior teste mundial de navio com velas rotativas no mineraleiro Sohar Max. Esse gigante do tipo Valemax, com 362 metros de comprimento e capacidade para transportar 400 mil toneladas, partiu rumo à Malásia na última sexta-feira, 13, com seus sete compartimentos abarrotados de minério de ferro abastecido no Porto de Tubarão, no Espírito Santo.

Nesse navio foram instaladas cinco velas rotativas, torres cilíndricas alinhadas ao longo do convés capazes de girar nas duas direções sobre o próprio eixo em alta velocidade e ajudam a mover a embarcação - é uma força auxiliar ao motor principal, ainda movido a combustível fóssil. Em ação, elas aumentam o vento relativo que incide sobre sua superfície quando o navio se desloca, provocando um diferencial de pressão que acelera o navio. É o chamado "efeito Magnus", o mesmo que explica a aceleração extra de uma bola de futebol chutada, com efeito.



Vale testa navio com velas rotativas para gerar energia Foto: COSCO/Divulgação

Resultados

Em testes de laboratório, com a ajuda do vento, esperava-se uma redução no consumo de combustível de até 6% e redução anual de até 3 mil toneladas de CO₂ equivalente por navio.

Ao Estadão/Broadcast, porém, o diretor de navegação da Vale, Rodrigo Bermelho, disse que na viagem de vinda do Sohar Max da

China para o Brasil, a primeira com a tecnologia embarcada, a economia de óleo combustível marítimo (bunker) bateu a casa dos 9%, o que já inclui a queima necessária de energia elétrica para o giro das velas.

“Houve ventos bem fortes, de 18 nós (29 km/h). Em geral, as tripulações não gostam disso, mas estavam felizes por testarem as velas. Conseguimos aumentar a velocidade em 1,5 nós (2,7 km/h). Mas a prioridade não é essa, e sim reduzir o consumo de combustível”, explicou Bermelho.

Investimento e objetivos

O navio em questão não é de propriedade da Vale, mas da armadora Asyad, de Omã. Está no 13.º ano de afretamento de um contrato de 25 anos. Ainda assim, a mineradora custeia os testes e o acompanhamento das velas rotativas, na fronteira deste tipo de tecnologia. Só a adaptação deste navio custou US\$ 13 milhões (R\$ 78 milhões).



Adaptação do navio custou US\$ 13 milhões (R\$ 78 milhões) Foto: André Barcelos/Assessoria Vale

Um primeiro navio menor, do tipo Guaibamax, já havia recebido a tecnologia em 2021 a um custo de US\$ 9 milhões (R\$ 54 milhões). A fabricante dessas primeiras velas foi a finlandesa Norsepower. Dentro do seu projeto de pesquisa e desenvolvimento Ecoshipping, a Vale tem outros cinco projetos semelhantes com conclusão prevista para os próximos anos, incluindo um de vela rígida, tecnologia distinta. A iniciativa já tem seis anos e, sua frente mais recente, o piloto no Sohar Max, dois anos.

Segundo Bermelho, há uma tendência de queda de custos com o avanço da tecnologia e a ideia é que a Vale possa, mais do que instalar os aparelhos em toda sua frota, municiar os armadores a respeito dos resultados para que eles tomem à frente do processo no futuro. A Vale tem quase 200 navios afretados e o objetivo é que pelo menos 40% deles recebam alguma propulsão eólica nos próximos anos para atender às metas da Organização Marítima Internacional (IMO), que visa zerar as emissões líquidas do setor em 2050.

“O vento fez parte da navegação por séculos e estamos nos encontrando com isso agora, mas de uma forma diferente. É possível que, à frente, tenhamos de modificar um pouco as rotas dos nossos navios para pegar mais vento”, disse o diretor de Navegação da Vale.

Outros projetos da área de Navegação da Vale com a mesma finalidade incluem o uso de tinta de silicone para redução de resistência, a instalação de inversores de frequência para redução de consumo elétrico e uso de dispositivos hidrodinâmicos para melhoria na propulsão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/12/2024

OPINIÃO - MERCOSUL: UM PONTO DE VISTA DO CONSUMIDOR

Por Cláudio Considera

Inspirando-se no modelo europeu de integração econômica, o Tratado de Assunção de 1991 criou o Mercado Comum do Sul, conhecido como Mercosul, agrupando atualmente: Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, a Bolívia e o Chile. É a quinta maior economia do mundo e maior produtor de alimentos, com sede em Montevidéu, Uruguai.



Desde o início, a ambição dos seus fundadores era concluir um acordo comercial com a Comunidade Econômica Europeia como parte de um acordo global de associação. As negociações começaram em 1999, mas logo foram paralisadas pelos países europeus produtores de carne bovina, que temiam a concorrência, em particular do Brasil.

Desde o início do Mercado Comum Europeu, em 1958, os consumidores europeus sofreram com a Política Agrícola Comum (PAC), que foi um compromisso político entre a Alemanha e a França para proteger os agricultores franceses. Nunca foi claro se a PAC se destinava a ser uma política social ou uma política econômica.

Se era uma política social destinada a proteger os pequenos agricultores, ela falhou, pois a maior parte do subsídio vai para os grandes agricultores, já que os pagamentos são por área cultivada. Os pequenos agricultores estão muito insatisfeitos e têm expressado sua insatisfação, bloqueando estradas e cidades com seus tratores.

Não se pode afirmar que a segurança alimentar foi alcançada quando muitos consumidores europeus ainda passam fome e não podem pagar uma dieta minimamente saudável devido ao seu custo. A última vez que o orçamento mensal necessário para uma alimentação saudável em França foi estimado, em 2015, ascendeu a 669 Euros para uma família com dois filhos. Desde então, e particularmente desde a pandemia de 2021, os preços dos alimentos subiram pelo menos 40%, elevando o orçamento mensal para a mesma família para 936 Euros. A última vez que o salário mínimo foi aumentado, em Janeiro de 2024, correspondeu a um rendimento bruto mensal de 1767 Euros.

Não é de admirar que bancos de alimentos administrados por voluntários tenham surgido para alimentar os pobres com sobras vencidas de supermercados. Não é vergonhoso para a UE que, apesar de um orçamento de apoio à agricultura de quase 387 bilhões de Euros até 2027, muitas famílias europeias continuem a passar fome ou a ser alimentadas com sobras vencidas?

Agora há uma oportunidade de aliviar a crise alimentar com um acordo comercial com os países do Mercosul que têm uma clara vantagem comparativa na produção de alimentos como carne bovina, frango, suco de laranja, açúcar etc. Uma das primeiras coisas que os estudantes de economia ainda aprendem em nossas universidades é a teoria da vantagem comparativa, que mostra que o bem-estar total é maximizado quando cada nação pode se especializar no que faz de melhor. Afinal, é por isso que a região de Flandres-Bélgica se tornou tão rica na Idade Média, quando foi capaz de se especializar em têxteis de alta qualidade.

Os agricultores tendem a reclamar da concorrência desleal dos países em desenvolvimento; mas são esses países que devem se queixar da concorrência desleal da UE por causa dos seus subsídios agrícolas.

Os opositores ideológicos do livre comércio também se opõem a um acordo comercial com os países do Mercosul. Alguns de seus argumentos são válidos, mas o acordo negociado com o Mercosul não pode ser qualificado como livre comércio; na melhor das hipóteses, pode ser considerado comércio mais livre. O livre comércio seria o comércio sem tarifas e sem barreiras quantitativas.

Embora a UE elimine gradualmente os direitos de importação sobre 92% das importações do Mercosul ao longo de um período de dez anos, a quantidade de importações será severamente restringida. Para carne bovina, por exemplo.

Os países do Mercosul seriam autorizados a exportar anualmente 99.000 toneladas de carne bovina para a UE com um imposto de 7,5% sobre o topo. Isso representa 1,2% do consumo total de carne bovina da UE, de 8 milhões de toneladas por ano. No entanto, basta mobilizar os agricultores franceses para invadir as estradas e cidades com seus tratores pagos com o apoio à renda que recebem da UE.

Sejamos claros, o tratado da UE com o Mercosul não é uma ameaça para a agricultura europeia. Esperançosamente, isso beneficiará os consumidores, desacelerando a inflação e dando-lhes mais opções nos produtos que consomem.

A América Latina é o único continente que resta para a Europa se associar, agora que a África abraçou os chineses. Temos pouco a esperar dos EUA nos próximos anos, então não há outro parceiro para dançar tango e samba...

Autores: Willy van Ryckeghem e Claudio Considera

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/12/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

DIVERSIDADE E INCLUSÃO IMPULSIONAM MUDANÇAS NA COMUNICAÇÃO CORPORATIVA

Por Luiz Maciel

Empresas revisam linguagem e adotam práticas que visam criar um ambiente de trabalho mais respeitoso



Moura (ao centro), da Roche: preocupação com representatividade também na comunicação interna — Foto: Vivian Klobinsk/Divulgação

À medida que as empresas em geral aumentam os investimentos na diversidade e inclusão de seus quadros de funcionários — e, no Brasil, elas investem cada vez mais, pelos bons resultados já comprovados dessa medida —, a comunicação corporativa ganha importância na mesma proporção. “Criamos grupos de camadas para ouvir os desafios e expectativas de mulheres e pessoas pretas que trabalham conosco, e



estamos atentos também para melhorar o acolhimento às pessoas com deficiência e às da comunidade LGBTQIA+. Tudo isso é feito com uma comunicação interna cada vez mais cuidadosa”, conta Isabela Costa, diretora de comunicação corporativa da divisão brasileira do Grupo Iveco.

Com base em um censo de diversidade realizado em 2023, a Iveco define metas para promover a equidade de gênero, o acolhimento a pessoas com deficiência e o uso de linguagem inclusiva em todas as comunicações. Entre as ações adotadas recentemente estão a incorporação da linguagem de sinais nas internas de vídeo e a exploração guiada de pessoas com deficiência por todas as áreas da companhia, para verificar pontos que podem ter o acesso facilitado.

Como se trata de uma companhia do segmento automotivo, dedicada à fabricação de veículos comerciais leves e pesados, a Iveco tem muito mais homens do que mulheres entre seus três mil colaboradores no Brasil. “Nossa meta é chegar à equidade salarial de gênero e ampliar a presença feminina a 23% do total até 2026”, informa Costa.

Já no caso dos afrodescendentes, o desafio não é aumentar o percentual de trabalhadores — pois eles já representam 60% do quadro funcional —, mas tornar o relacionamento interpessoal dentro da empresa cada vez mais respeitoso, evitando expressões que possam causar desconforto.

Para isso, a multinacional italiana segue um dicionário de linguagem inclusiva desenvolvido em 17 idiomas. Na versão adaptada para a realidade brasileira, a publicação ensina a não referência nacionalidade ou etnia essas qualificações não fore relevantes e propõe, por exemplo, substituir “homem” por “ser humano”, “pobres” por “pessoas em situação de vulnerabilidade social” e “pessoa deficiente” por “pessoa com deficiência”. A linguagem neutra não é obrigatória em comunicados, mas há uma preocupação de evitar expressões definidas de gênero, como “obrigado por...” (dando preferência a “agradecemos por...”) ou “os líderes” (optando por “as lideranças”).

Na indústria farmacêutica Roche, a preocupação com diversidade e inclusão, até por ser mais antiga — é um tema que começou a circular há 20 anos na suíça multinacional, segundo Regina Moura, diretora de comunicação corporativa no Brasil —, já levou à criação de seis grupos de camada que debatem permanentemente propostas para que a empresa um dia chegue a reflexão, com exatidão, a representatividade da sociedade brasileira. “A equidade de gênero já conseguida e neste momento somos até maioria nos postos de direção, ocupando sete das dez cadeiras, inclusive a de presidente”, nota Moura.

Além dos grupos de camadas mais tradicionais, dedicados às mulheres (o Join, de Journey, Opportunity & Inclusive Network) e às pessoas pretas (o Coletivo AFA), a Roche Brasil mantém outras quatro frentes de discussão. São elas a Gerações (que estimula a interação entre quatro perfis geracionais, dos nascidos na primeira década do século XXI aos funcionários 60+, para combater o etarismo), a Person (que inclui pessoas com deficiência), a Open (da comunidade LGBTQIA+) e um ManAtWork (funcionários homens que se atualizam para evitar a masculinidade tóxica).

Esses grupos foram criados em 2017 e foram se multiplicando não apenas por iniciativa da empresa, mas também de funcionários próprios, como foi o caso do ManAtWork. “Quando houver espaço para novos grupos, eles serão formados naturalmente”, diz a diretora de comunicação da Roche.

A comunicação corporativa da farmacêutica, que reúne sete profissionais, também atua nas campanhas internacionais de esclarecimento por meio de newsletters, vídeos e webinars para o reforço da cultura organizacional, bem como no compartilhamento de histórias e no treinamento sobre diversidade e inclusão para todos os níveis da cultura. empresa.

“Nessas campanhas, procuramos garantir a representatividade de todos os grupos de cobertura e transmitir os vídeos com legendas e linguagem de sinais para que todos possam acompanhar sem restrições. Temos o mesmo cuidado com o site roche.com.br, que conta com um menu de acessibilidade que permite ao usuário escolher a melhor forma de navegação, optando por fontes, áudio e modos de visualização”, afirma Moura. “Outro detalhe interessante é que nossos eventos

internos são registrados por uma equipe de fotógrafos portadores de síndrome de Down. Eles não são nossos funcionários, mas prestam um ótimo serviço e ficamos felizes de poder apoiá-los”, comenta.

Na filial brasileira da ADM, uma das líderes globais de nutrição animal, a comunicação corporativa apoia principalmente os três grupos de camadas abordados pela empresa, focados, como na maioria dos casos, no empoderamento feminino, na equidade racial e na convivência respeitosa com a comunidade LGBTQIA+. “A comunicação interna da ADM reforça a nossa preocupação com a diversidade por meio de newsletters, reuniões e plataformas digitais que facilitam o compartilhamento de informações. Também procuramos transmitir esses valores nos canais específicos de diálogo com nossos clientes, parceiros, investidores e a comunidade em geral”, explica André Degasperi, diretor de comunicação corporativa da companhia para a América Latina.

Os núcleos dedicados às mulheres e aos afrodescentes, que existem há mais tempo, desdobram-se em várias iniciativas. No grupo feminino, o programa Entre Elas promove o desenvolvimento profissional com mentoria e cursos de idiomas, além de abordar temas como carreira, saúde, educação, autoconhecimento, inteligência emocional, finanças, entre outros. “Uma iniciativa desse grupo realizada na criação de lactários em novas unidades da empresa”, informa Degasperi.

A ADM também incentiva as funcionárias a realizar ações sociais (como a distribuição de cestas básicas em cidades onde a empresa atua) e a interagir com produtos rurais (12 participantes participaram recentemente do Congresso Nacional de Mulheres do Agro). Lançado em 2023, o programa Um Salto no Agro serve como uma vitrine para compartilhar histórias de prosperidade e iniciativas inovadoras das mulheres do agronegócio.

Já o grupo de camada Afrodescendente da ADM estimula o engajamento de estudantes negros em oportunidades no mercado corporativo e promove, em parceria com a consultoria Ubuntu, um curso de capacitação das lideranças da empresa para a promoção da equidade racial no ambiente de trabalho. Por fim, o grupo acompanhado à comunidade LGBTQIA+, criado em 2022, busca garantir um ambiente de trabalho livre de discriminação de orientação sexual.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2024

NAVIO RUSSO DERRAMA MAIS DE 4,3 MIL TONELADAS DE PETRÓLEO NO MAR NEGRO

Embarcação que transportava 13 tripulantes se partiu durante uma forte tempestade no estreito de Kerch

Por Valor — São Paulo



Navio russo que quebrou no meio no Mar Negro - This photo taken from a video released by the Russian Southern Transport Prosecutor's Office, shows a Volgoneft-212 tanker wrecked by a storm in the Kerch Strait, Russia, Sunday, Dec. 15, 2024. — Foto: The Russian Southern Transport Prosecutor's Office via AP

Um petroleiro russo se partiu durante uma forte tempestade no Mar Negro no domingo (15), derramando cerca de 4,3 mil toneladas de óleo combustível, em um evento que pode se tornar um dos maiores desastres ambientais da região nos últimos anos.

O navio Volgodonsk 212 partiu-se a cerca de 8 km da costa, e sua proa afundou durante uma tempestade no estreito de Kerch, que separa a costa leste da península da Crimeia, anexada pela Rússia, do território continental russo.

Segundo a agência de notícias russa “Tass”, a embarcação transportava uma tripulação de 13 pessoas. Pelo menos um tripulante morreu e 11 foram resgatados e hospitalizados com hipotermia, sendo dois em estado grave.

Outro navio com carga semelhante, o Volgodonsk 239, encalhou após sofrer danos pouco depois. Ele parou em águas rasas, a 80 metros da costa, próximo ao porto de Taman, onde uma operação de resgate está sendo planejada.

O presidente da Rússia, Vladimir Putin, ordenou ao gabinete a criação de um grupo de trabalho para resgatar as tripulações dos navios e lidar com as consequências do derramamento.

Os serviços de emergência relataram que uma película típica de derramamentos de petróleo estava se tornando mais visível nas águas ao redor do Volgodonsk 212, mas não tinham dados precisos sobre a quantidade de carga derramada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2024

RESERVATÓRIOS DEVEM FECHAR 2024 COM NÍVEIS ABAIXO DE 50%, MAS EM CONDIÇÕES FAVORÁVEIS, DIZ ONS

Chuvas acima da média histórica nos rios Tietê, Grande, Parnaíba e Madeira permitiram a elevação dos níveis dos reservatórios

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Sistema Cantareira, maior reservatório da Região Metropolitana de São Paulo, operado pela Sabesp — Foto: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

Após estiagem histórica, os reservatórios das hidrelétricas do país devem fechar 2024 com níveis abaixo da metade da capacidade de armazenamento, mas em condições favoráveis de atendimento, avalia o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Três dos quatro submercados do país devem fechar o ano com níveis acima de 40%, o que fará com que o Sistema Interligado Nacional (SIN) encerre 2024 com armazenamento estimado em 48,7%. O índice é inferior ao verificado no último dia de 2023, da ordem de 60%, mas, ainda assim, sem riscos de suprimento, na avaliação do diretor-geral do ONS, Marcio Rea.

Em conversas com jornalistas para fazer um balanço de fim de ano, na quinta-feira (12), Rea destacou que houve chuvas acima da média histórica nos rios Tietê, Grande, Parnaíba e Madeira, que permitiram a elevação dos níveis dos reservatórios.

Com uma base de geração solar e eólica com elevada produção no período seco, a situação energética foi considerada tranquila, segundo ele. “Temos um sistema muito mais robusto do que no passado”, disse Rea.

“Choveu no lugar certo”

O diretor de operação do ONS, Christiano Vieira, afirmou que, apesar de os níveis estarem abaixo dos verificados no fim de 2023, o cenário não preocupa porque “choveu no lugar certo” — nas cabeceiras dos rios nos quais a maior parte dos reservatórios está localizada.

Além disso, disse Vieira, o operador adotou medidas para garantir o suprimento de energia, como a redução da geração de energia ao máximo possível das hidrelétricas no Norte do país e a redução da vazão na saída (defluência) das hidrelétricas Jupia e Porto Primavera, em São Paulo, para que se

pudesse armazenar mais água nos reservatórios, entre outras ações. As medidas foram adotadas a partir de decisões do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), com as quais o órgão contribuiu.

Vieira salientou que, após fechar o ano com condições favoráveis de armazenamento, o olhar do ONS se volta, agora, para qual será a “qualidade” do período de chuvas, iniciado em novembro e que se encerra no fim de abril.

Tradicionalmente, o principal momento durante o período úmido é entre janeiro e fevereiro, quando chove mais, enquanto fevereiro e março tendem a apresentar chuvas mais fracas e temperaturas mais elevadas, típicas do verão. Porém, segundo o diretor de operação, não há certeza se esse cenário vai se concretizar nos próximos dois meses. “Ainda é cedo para saber quando teremos aporte hídrico no sistema”, disse Vieira.

Eventos extremos

Vieira lembrou que, em 2024, o ONS teve que lidar com eventos extremos, como as enchentes que assolaram o Rio Grande do Sul, em maio, o que obrigou o operador a garantir a resiliência da rede de transmissão, mesmo com perda de dezenas de subestações.

Outro fator de pressão foi a seca extrema, especialmente no Norte do país, com níveis mínimos no rio Madeira, onde se localizam as usinas Santo Antônio e Jirau, em Rondônia, e no rio Xingu, onde se situa a hidrelétrica Belo Monte, no Pará.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2024

COMUNICAÇÃO TRANSPARENTE É ESSENCIAL PARA FORTALECER COMPROMISSOS ESG

No mundo hiperconectado, clareza e veracidade sobre ações sustentáveis são cruciais para engajar stakeholders e evitar greenwashing

Por Cláudio Marques



Magella, da Votorantim Cimentos: desafio de encontrar mensagens válidas para 11 culturas — Foto: Sérgio Zacchi/Divulgação

Em um momento em que a cultura e as práticas ambientais, sociais e de governança (ESG, na sigla em inglês) vêm sendo questionadas e desacreditadas, os planos de comunicação para divulgar as ações e compromissos das empresas com a sustentabilidade ganham ainda mais importância para obter o engajamento das partes interessadas. Uma comunicação clara e transparente, baseada na verdade e sem omitir insucessos ou dificuldades no cumprimento de metas, é apontada por especialistas como crucial para obter os resultados esperados e se diferenciar de casos de greenwashing.

“O refluxo ESG reflete a resistência de alguns grupos políticos e econômicos às práticas sustentáveis, impulsionada por polarização ideológica, desconfiança em casos de greenwashing, preocupação com custos de curto prazo e falta de padronização”, afirma Talita Martins, professora do MBA ESG e Impact da Trevisan Escola de Negócios.

“Essas críticas, porém, não anulam a relevância do ESG, mas indicam a necessidade de maior transparência e ações consistentes para fortalecer sua credibilidade”, acrescenta. “Os negócios não podem mais se dar o luxo de ignorar essa agenda, pois muitas questões a ela relacionadas poderão impedir que as empresas entreguem resultados”, acrescenta Monica Kruglianskas, diretora de sustentabilidade e parcerias do Programa de Gestão Estratégica para Sustentabilidade (Progesa), da FIA Business School.

A adesão à sustentabilidade tem espaço para crescer. Pesquisa feita com 401 empresas pela consultoria Beon em parceria com a Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje), divulgada em outubro, mostra que, apesar de 51% das empresas entrevistadas afirmarem contar com uma estratégia de sustentabilidade, apenas 39% têm uma estrutura formal dedicada a ela. “A comunicação é um dos pilares para a construção de uma agenda ESG robusta e eficaz”, diz Hamilton dos Santos, diretor-executivo da Aberje.

Nesse sentido, Kruglianskas ressalta a importância de divulgar dados confiáveis em um mundo hiperconectado e Martins considera que as empresas hoje são caixas de vidro. “Cada valor, cada processo e cada pessoa ficam expostos. O ideal é mostrar o que foi sucesso e o que não foi, mas apontando que a rota está sendo ajustada”, reforça a professora.



Para a diretora do Progesa, a área de comunicação precisa estar alinhada aos demais setores da empresa e presente na elaboração dos planos estratégicos envolvendo a sustentabilidade. “Até para fazer reparos e críticas ao que, posteriormente, poderá dificultar a divulgação chegar ou não ao público certo”, afirma. “O plano de comunicação é tão bom quanto a qualidade do plano original [de ações envolvendo ESG]”, avalia.

Dupuy, da Santos Brasil: divulgação em tempo real gera engajamento — Foto: Divulgação

No caso da Votorantim Cimentos, a empresa envolveu todas as suas unidades em 11 países (Brasil, Argentina, Bolívia, Uruguai, Canadá, Estados Unidos, Luxemburgo, Espanha, Turquia, Marrocos e Tunísia) para produzir a campanha global Evoluindo Rumo a um Mundo Sustentável, cujo objetivo é mostrar para o público interno a importância da jornada de sustentabilidade da companhia e das ações de descarbonização. A principal meta da empresa é produzir cimento neutro em carbono até 2050.

Um grande desafio foi encontrar linguagem e mensagem que fizessem sentido para 11 diferentes culturas, segundo Geraldo Magella, gerente-geral global de comunicação corporativa e gestão de marca Votorantim Cimentos. Com a participação de uma equipe de 17 pessoas desses territórios e muitas conversas, decidiu-se pela produção de uma video-animação com traduções para a língua de cada país. Há também materiais com conteúdos locais. O Brasil, por exemplo, dá destaque ao uso de caroço de açaí em substituição ao coque de petróleo na geração de calor e a Espanha, ao caroço de azeitona.

“No workplace, a plataforma de comunicação interna para os 13.500 empregados da empresa no mundo, houve 190 mil visualizações”, conta Magella. A ação teve início em março de 2023. “A campanha, que era interna, se desdobrou para as nossas mídias sociais e website”, diz o executivo. Segundo ele, as ações nas redes sociais tiveram 766.300 visualizações.

A Santos Brasil, que atua em operação portuária e em logística, ancora seu plano de comunicação em sua plataforma digital e nas suas mídias sociais. “Compartilhamos em tempo real todas as nossas atualizações sobre nossas ações sustentáveis e programas sociais. Queremos falar com comunidades, clientes, acionistas e funcionários. E a divulgação em tempo real gera engajamento ativo, ampliando a conscientização das nossas iniciativas de ESG”, afirma Béatrice de Toledo Dupuy, gerente-executiva de comunicação corporativa e sustentabilidade.

A meta da Santos Brasil é reduzir, até 2040, 70% das emissões diretas de CO2 relacionadas aos escopos 1 e 2 (empresa e energia) e 30% daquelas relacionadas ao escopo 3 (cadeia de valor). “Visamos a neutralidade de carbono até 2040”, diz Dupuy. Entre outras medidas, a empresa vai substituir guindastes movidos a diesel por elétricos e usar caminhões elétricos e movidos a GNV. A redução de resíduos também está entre suas metas.

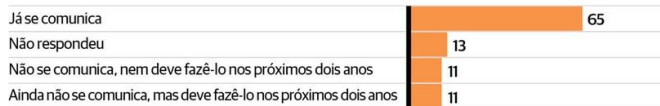
A estratégia de comunicação foi alinhada ao plano de responsabilidade social e sustentabilidade e contribuiu para alavancar uma mudança na cultura organizacional em favor de práticas ESG. “Compartilhamos de maneira transparente e aberta todos os nossos compromissos sustentáveis”, diz. O canal interno usado é o Viva Voz App, que nos últimos três meses até setembro teve 3.521 usuários, um milhão de visualizações, mais de 5 mil likes e 600 comentários.

INFLUÊNCIA DO ESG NO TRABALHO DA COMUNICAÇÃO

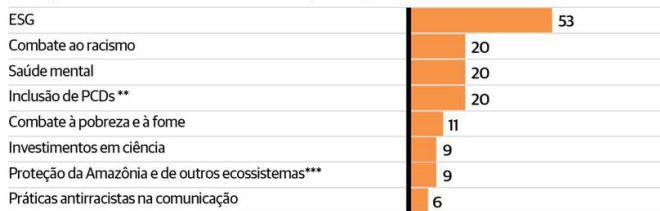
Tendências mais importantes em 2024 – Em %



Como a organização se posiciona em relação à comunicação de causas sociais – Em %



Principais causas incluídas na comunicação de questões sociais – Em %



*Climáticos, sociais e políticos. **Pessoas com deficiência. ***Metas ambientais globais.
Fonte: Pesquisa de Tendências em Comunicação Organizacional 2024. Ação integrada e Aberje

A Afya também adotou vídeos, no caso em forma de web série, para divulgar os resultados do estudo que mensura o efeito positivo das suas escolas de medicina. Com 38 instituições de ensino superior em todas as regiões do país, sendo 32 de cursos de medicina, a empresa delimitou a amostra a 20 municípios onde há uma escola de medicina do grupo e ao período de 2004 a 2021. Quinze dessas localidades estão fora de capitais e 75% situam-se nas regiões Norte e Nordeste. Os resultados mostraram que 3,9 mil médicos se fixaram nas cidades nesse intervalo e foram evitadas 4,1 mil internações e 28,6 mil mortes.

Os quatro capítulos de cerca de quatro minutos foram gravados em Guanambi (BA), coincidindo com a formação da primeira turma de médicos da faculdade. A produção dá voz a alunos, médicos, residentes, pacientes e a autoridades para relatarem aspectos dos efeitos positivos envolvendo a faculdade local. “Damos protagonismo para quem tem protagonismo”, diz Cíntia Marin, diretora de sustentabilidade da Afya.



Belmar, da Globo: conteúdos que fazem o público refletir sobre causas relevantes — Foto: Divulgação

“A comunicação é o fio condutor para engajarmos, para proporcionar um conhecimento mais holístico de ESG, mostrar que não se trata de uma siglzinha apartada numa diretoria específica da empresa, mas que todos nós, os dez mil colaboradores, promovemos impacto”, diz Marin. “O ESG está conectado à estratégia e propósito da Afya, e a comunicação é a nossa grande aliada para que todo mundo fique no mesmo entendimento”, afirma.

Quando a comunicação faz parte do foco de atuação da empresa, as iniciativas ESG se voltam também ao conteúdo produzido. É o que vem acontecendo no setor de



comunicação. “As iniciativas são parte de um movimento do setor de comunicação que fomenta as práticas ESG não só ‘dentro’ das companhias, mas por meio do conteúdo que levam ao público”, analisa Luciana Cruz, professora do curso “ESG na prática – Como implementar a sustentabilidade nas organizações”, da Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM).

Esse conteúdo pode ser visto por meio da inserção, nas produções, de mensagens de cunho educativo relacionado a tópicos como saúde e cidadania, como vem fazendo a Globo em suas telenovelas. “Nossa principal contribuição está na produção de conteúdos capazes de fazer o público refletir sobre causas socialmente relevantes”, explica Manuel Belmar, diretor-geral de finanças, infraestrutura, jurídico e produtos digitais da Globo.

A programação da emissora vem refletindo o posicionamento relacionado aos aspectos ESG. “Em 2023, pela primeira vez, contamos com protagonistas negros em todas as novelas inéditas em exibição”, diz o executivo. No telejornalismo, a relevância dos temas sociais e ambientais pode ser atestada pelos números. “Somente no ano passado, dedicamos 99,1 mil minutos para reportagens sobre questões sociais e ambientais, o equivalente a quase 70 dias inteiros de programação.”

Belmar conta que os compromissos assumidos são o impacto social do conteúdo; diversidade e inclusão nas equipes e programas; desenvolvimento e bem-estar dos colaboradores; biodiversidade e consciência ambiental, além de governança transparente e a educação como vetor de transformação.

Considerando o aspecto ambiental, a empresa é carbono neutro desde 2019 e cerca de 98% da matriz energética tem origem de fontes renováveis. Em 2023, a empresa obteve o quinto “selo ouro” na publicação do inventário de emissões de gases de efeito estufa (GEE). O certificado foi concedido pelo Programa Brasileiro GHG Protocol (PBGHG), coordenado pelo Centro de Estudos em Sustentabilidade da Fundação Getúlio Vargas (FGVces). (Colaborou Jacilio Saraiva)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2024

SEM WILSON SONS, ISQUARED BUSCA ATIVOS DE TRANSPORTES NO BRASIL

Para gestora, cenário macroeconômico não desestimula investimento

Por Taís Hirata — De São Paulo

Após o fracasso na compra da Wilson Sons, a gestora I Squared Capital segue interessada em investir em infraestrutura no Brasil. O grupo está focado principalmente em três setores hoje: de transportes e logística; água; e infraestrutura digital, afirmou o diretor-executivo, Tim Formuziewich, em conversa com o Valor.

Segundo ele, o cenário macroeconômico do país não assusta o grupo. “Temos uma visão de longo prazo. Há um momento difícil agora, mas houve muitos momentos difíceis nos últimos 15 anos, e o Brasil continua conseguindo encontrar o caminho para seguir em frente. Acredito que o governo vai conseguir passar confiança ao mercado e ter disciplina fiscal suficiente para avançar. Por isso, estamos confortáveis em investir no país neste ambiente”, afirmou o executivo.

Ele cita como fatores positivos diversas reformas feitas nos últimos anos no país, como a da previdência, o novo marco legal do saneamento básico e a reforma tributária que está em curso. “O Brasil não costuma se dar crédito, mas o país fez um bom trabalho nos últimos 15 anos.”

Para Formuziewich, o principal impacto negativo da atual alta das taxas de juros, para além do maior custo do financiamento, é o elevado custo de “hedge” (instrumento de proteção contra variações cambiais), que acaba pesando na precificação dos ativos.

A I Squared, gestora que tem cerca de US\$ 40 bilhões de ativos de infraestrutura sob sua gestão no mundo, abriu seu escritório em São Paulo no fim do ano passado e desde então já adquiriu a Órigo Energia, empresa de geração distribuída. Neste ano, o grupo também tentou comprar a operadora



portuária Wilson Sons, mas a transação não foi concluída - após meses de negociações travadas com a controladora do negócio, a Ocean Wilsons, esta acabou vendendo o ativo para o grupo de navegação MSC, em outubro deste ano.

A gestora segue interessada no segmento, embora hoje as oportunidades disponíveis sejam de porte menor do que a Wilson Sons, segundo o executivo.

No setor de transportes, o executivo diz que há interesse não apenas em portos, mas também em rodovias e eventualmente ferrovias. "Há um crescimento voltado para a exportação muito significativo, por isso continuamos interessados no setor de transporte no Brasil", afirma.

No caso de rodovias, ele destaca as diversas concessões que serão leiloadas nos próximos 18 meses no país e diz que há interesse, mas que há um desafio para encontrar parceiros adequados para investir no país.

Segundo ele, a ideia inicial do grupo é entrar no setor por meio da aquisição de uma plataforma operacional. "Em geral na América Latina, especialmente no Brasil, é melhor começar com um negócio que já existe e depois crescer a partir daí. Nossa preferência seria comprar uma plataforma existente e depois expandir. Em rodovias há diferentes ativos à venda", diz Formuziewich. Porém, ele também afirma que não está descartada a formação de uma plataforma desde o zero e diz que há várias alternativas em estudo hoje.

No caso de saneamento básico, a gestora também está interessada nos diversos leilões em estruturação, mas o executivo diz que o segmento é mais difícil. Um desafio é encontrar parceiros locais com experiência, dado que, diferentemente de rodovias, há poucos operadores de porte maior no país e a experiência privada no setor ainda é muito recente. Portanto, a perspectiva para saneamento, na visão da gestora, é mais complexa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/12/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

BRASIL TERÁ MAIOR ALÍQUOTA DO MUNDO APÓS REFORMA TRIBUTÁRIA NO SENADO

Futuro IVA terá alíquota de 28,55%, superando a Hungria

Por Wellton Máximo e Pedro Rafael Vilela – Repórteres da Agência Brasil

As concessões de última hora no projeto de lei complementar que regulamenta a reforma tributária farão o Brasil ter a maior alíquota de Imposto sobre Valor Agregado (IVA) do planeta. O futuro IVA será de 28,55%, superando a Hungria, país que atualmente cobra 27% e lidera a cobrança desse tipo de tributo. Aprovada pelo Senado na quinta-feira (12), a proposta voltará a Câmara dos Deputados.

Apenas a inclusão do setor de saneamento na alíquota reduzida em 60% elevará a alíquota em 0,38 ponto percentual. Apresentado pelo relator da reforma tributária no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), o cálculo de 28,55% é preliminar. O número poderá subir após o secretário extraordinário da Reforma Tributária no Ministério da Fazenda, Bernard Appy, apresentar os cálculos definitivos.

“O governo está satisfeito com a aprovação do PLP 68, mas sempre ressaltando que o governo preferiria que houvesse menos exceções, mas isso faz parte da construção política”, afirmou Appy após o fim da votação no Senado.

O texto aprovado pela Câmara dos Deputados previa alíquota padrão de 27,97%, que superava a da Hungria. A tramitação no Senado elevou a alíquota em 0,58 ponto. Isso ocorre porque, ao dar tratamentos especiais para determinados setores da economia, os demais segmentos deverão pagar alíquotas mais altas para que o governo arrecade o mesmo.

Os cálculos foram realizados com base na premissa da reforma de não elevar a carga tributária (peso dos tributos sobre a economia). Para que a arrecadação dos tributos sobre o consumo continue em 12,45% do Produto Interno Bruto (PIB, soma dos bens e dos serviços produzidos), a soma das alíquotas da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) deverá ficar na faixa estipulada pelo estudo.

Além do setor de água e esgoto, o Senado incluiu serviços funerários, medicamentos oncológicos e de doenças raras, remédios de manipulação e fraldas nas alíquotas reduzidas em 60%.

Outros benefícios foram a ampliação do cashback, devolução parcial de tributos para a população mais pobre, para serviços de telecomunicações, a ampliação de descontos para o setor imobiliário e a criação de uma faixa de isenção de IVA para aluguéis.

Sonegação

O relator da reforma tributária no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), argumenta que a alíquota efetiva pode não chegar a esse valor. Isso porque o novo sistema tributário reduzirá “brutalmente” a sonegação de impostos e as contestações na Justiça. Caso a evasão fiscal diminua e o governo recupere parte da arrecadação perdida por décadas, o impacto das exceções incluídas pelos parlamentares será diluído, abrindo espaço para uma alíquota mais baixa.

“Eu estou convencido de que as alíquotas provarão que nós teremos uma alíquota-padrão menor do que nós estamos imaginando”, disse o senador após o fim da votação.

Braga argumenta que a tecnologia das notas fiscais eletrônicas, que reduzem fraudes, e a queda da informalidade após um sistema tributário mais funcional movimentarão a economia, elevando a arrecadação do governo e diminuindo a alíquota padrão.

Trava

Em tese, a alíquota padrão vigorará até 2031, devendo cair para 26,5% a partir de 2032. O texto aprovado pelo Senado definiu um prazo de 90 dias a partir de dezembro de 2030 para que o governo envie ao Congresso um projeto de lei complementar que reduza incentivos fiscais, caso a alíquota padrão de referência do Imposto sobre Valor Adicionado fique superior a 26,5%. Dessa forma, o texto terá de ser enviado até o fim de março de 2031.

A versão anterior, aprovada pela Câmara, não estabelecia prazo para o envio. O governo poderia mandar o texto ao Congresso a qualquer momento de 2031, para que as mudanças entrassem em vigor em 2032, seguindo o princípio da anualidade, segundo o qual aumentos de impostos só podem valer no ano seguinte à sanção da lei.

Segundo a emenda constitucional da reforma tributária sobre o consumo, haverá uma trava sobre a carga tributária (peso dos impostos sobre a economia). Em troca, a cada cinco anos, o governo avaliará os efeitos dos incentivos fiscais, podendo reverter as medidas que não trouxerem resultados concretos sobre a economia. Durante a tramitação final do projeto de lei complementar, a Câmara enrijeceu a trava, estabelecendo a alíquota máxima de 26,5% para o IVA.

A ideia de limitar a carga tributária em troca da revisão dos incentivos fiscais foi estabelecida por Braga durante a tramitação da emenda constitucional da reforma tributária no Senado, também relatada por ele. “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 o Senador nesta semana, durante a leitura do relatório.

A primeira avaliação quinquenal será feita em 2031, com base nos dados de 2030. A partir daí, as demais avaliações deverão ocorrer a cada cinco anos. Nas últimas semanas, Braga e o Ministério da Fazenda discutiram medidas para tornar a trava mais efetiva, mas a principal mudança do relator foi a inclusão do prazo para envio do projeto de lei ao Congresso.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 16/12/2024

GOVERNO ANUNCIA ESTRATÉGIA PARA ENTREPÓSITOS E ARMAZÉNS

Meta é tirar o Brasil do mapa da fome

Por Camila Boehm - Repórter da Agência Brasil



Brasília (DF) 20/09/2023 – O ministro Paulo Teixeira, durante lançamento do programa Quintais Produtivos das Mulheres Rurais. A iniciativa, que prevê 90 mil quintais produtivos estruturados no país até 2026, foi criada pelo presidente Lula em resposta às reivindicações da Marcha das Margaridas

Foto: Valter Campanato/Agência Brasil© Valter Campanato/Agência Brasil

Versão em áudio

O Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA) e o Pacto Contra a Fome assinaram, nesta segunda-feira (16), em São Paulo, Termo de Cooperação Técnica no âmbito do combate à fome e redução do desperdício de alimentos no Brasil para a modernização de bancos de alimentos de entrepostos e armazéns.

Com presença do ministro da pasta, Paulo Teixeira (foto), e da cofundadora e presidente do conselho do pacto, Geyze Diniz, a solenidade foi realizada na Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp), na capital paulista, maior central de abastecimento de alimentos da América do Sul. Também participou do evento o diretor-presidente da Ceagesp, José Lourenço Pechtol.

A meta da cooperação técnica é viabilizar o estudo das experiências bem sucedidas executadas por centrais de abastecimento do Brasil no que diz respeito ao aproveitamento, redução de perdas de alimentos e ao desenvolvimento de proposições de replicação dessas iniciativas em entrepostos e armazéns, em especial na Ceagesp e na Ceasa Minas, vinculadas ao Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar.

“O propósito do presidente Lula é tirar o Brasil do mapa da fome e garantir segurança alimentar”, disse o ministro Paulo Teixeira. Explicou que o acordo assinado hoje é uma estratégia de reconstrução do banco de alimentos da Ceagesp para fazer com que ele tenha os melhores padrões, de modo a potencializar o aproveitamento das doações que recebe e que são encaminhadas à população em situação de insegurança alimentar.

Durante a solenidade, foi assinado protocolo de intenções entre o MDA e a Ceagesp visando incentivar a agricultura familiar e apoiar cooperativas. O ministro destacou que a medida deverá promover a ampliação da presença dos agricultores familiares nos espaços de comercialização e de abastecimento alimentar da Ceagesp.

Renegociação de dívidas

“Estamos agora neste fim de ano preparados para fazer uma imensa entrega, além do ‘desenrola’ [renegociação de dívidas com bancos], créditos e obtenção de novas áreas para a reforma agrária. Nós também viabilizamos um sistema de assistência técnica e extensão rural. Este conjunto é uma entrega muito substantiva que estamos fazendo neste fim de ano”, acentuou o ministro.

“Vamos entregar só neste ano 15 mil assentados e 70 mil pessoas incorporadas no programa de reforma agrária”, informou Teixeira.

“Eu espero que o Congresso Nacional, na aprovação do Orçamento, também dedique recursos para os programas de reforma agrária”, acentuou.

Teixeira afirmou, ainda, que o decreto sobre a renegociação e perdão de parte das dívidas dos agricultores está pronto para ser assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A previsão é que seja firmado até janeiro próximo, no máximo. Com a medida, os agricultores poderão voltar a tomar crédito.

“O agricultor passa por uma série de dificuldades e às vezes ele não colheu o que plantou de maneira suficiente para pagar ao banco, e aí passa a dever para o banco e a não tomar mais crédito. O que a gente quer é repactuar essa dívida para que ele volte a tomar crédito e a produzir alimentos”, finalizou o ministro.

Fonte: Agência Brasil - DF

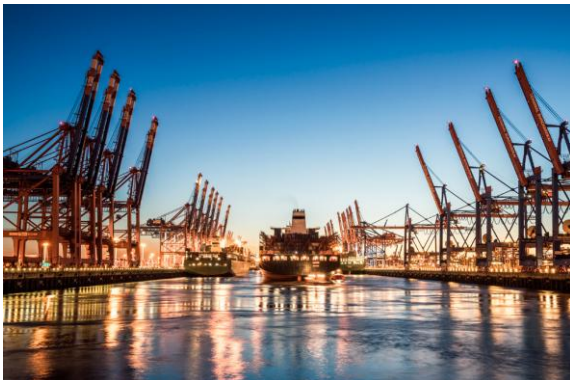
Data: 16/12/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SETOR PORTUÁRIO PRIVADO IMPULSIONA INVESTIMENTOS DE R\$ 14,5 BILHÕES, ENQUANTO BUSCA FONTES DE FINANCIAMENTO ACESSÍVEIS

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 16/12/2024 - 04:20



O setor portuário privado brasileiro vive um momento de expansão significativa, refletida nos investimentos superiores a R\$14,5 bilhões, segundo projeções do governo federal para 2024, destinados à ampliação e modernização dos Terminais de Uso Privado (TUPs). Este crescimento, impulsionado pela demanda de movimentação de cargas e por exigências ambientais, tornou-se um dos pilares do desenvolvimento logístico do país.

Os objetivos são claros: adaptar-se às exigências globais de sustentabilidade e elevar a eficiência operacional, com R\$ 25 bilhões do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) reservados ao setor privado, incluindo novos projetos e ampliações de terminais em operação.

A DTA Engenharia possui uma série de projetos estratégicos, como o Porto de Arroio do Sal (RS), Porto de Maricá (RJ), Porto de Luís Correia (PI) e Porto de Niterói (RJ).

“Esses empreendimentos são essenciais para ampliar a competitividade do Brasil no setor, pois, além de expandirem a capacidade portuária, trazem tecnologias que aumentam a eficiência operacional e viabilizam operações mais sustentáveis”, afirmou João Acácio Gomes de Oliveira Neto, presidente da DTA Engenharia. As iniciativas da empresa são voltadas tanto para projetos greenfield, como os novos terminais do Porto Meridional em Arroio do Sal (RS) e o Porto de Maricá (RJ), quanto para ampliação de instalações já existentes, chamadas de brownfield, como nos terminais de Niterói (RJ) e no Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP-PR).

Com capacidade para movimentar até 53 milhões de toneladas anuais, o Porto de Arroio do Sal, por exemplo, está projetado para se tornar o maior complexo portuário da região sul, representando quase o dobro da capacidade do Porto de Rio Grande. O projeto inclui dez berços de atracação, dos quais oito serão voltados para contêineres e granéis, e dois para transatlânticos, impulsionando também o turismo na região.



O Porto de Maricá será o maior porto privado do Brasil, com 5,5 milhões de metros quadrados destinados à movimentação de petróleo do pré e pós-sal. O Terminal Ponta Negra (TPN) trará vantagens logísticas ao Comperj, permitindo uma movimentação econômica de até 440 mil barris de petróleo por dia e destacando-se como o primeiro empreendimento do país com operações de Ship-to-Ship (STS) específicas para petróleo, contribuindo para a otimização das cadeias de suprimentos do setor energético.

A expansão do setor também depende de obras de dragagem e reforço de cais para aumentar a capacidade de atracação de navios de grande porte. A DTA Engenharia conduz projetos como a dragagem do porto de Luís Correia (PI), que aumentará a profundidade para nove metros, e o projeto de dragagem do Canal de São Lourenço, no Porto de Niterói, com o objetivo de permitir acesso de embarcações maiores.

Este último, com investimento de R\$ 137 milhões da Prefeitura de Niterói e R\$ 20 milhões da Companhia Docas do Rio de Janeiro, trará um canal de 11 metros de profundidade, transformando o porto em um ponto estratégico para o escoamento de produtos industriais e pesqueiros.

“A derrocagem submersa apresenta desafios operacionais, como a remoção cuidadosa de rochas submersas sem afetar a infraestrutura existente, algo essencial para garantir a segurança das operações de grande porte”, disse o presidente da empresa à Portos e Navios.

Apesar da importância do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para o setor, a empresa opta por não utilizá-lo devido aos altos custos e exigências financeiras, como garantias de 130% que tornam o fundo inviável. Segundo Gomes de Oliveira Neto, flexibilizar o acesso ao FMM beneficiaria projetos de infraestrutura aquaviária, e a ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) aponta que a falta de flexibilidade no fundo acaba beneficiando mais o setor naval, colocando os projetos portuários em segundo plano.

A inclusão de obras portuárias no novo PAC é crucial para o fortalecimento da conectividade logística no Brasil, com projetos como a derrocagem do Pedral do Lourenço, no Pará, que viabiliza a hidrovía do Tocantins, e a hidrovía da Lagoa Mirim (RS), proporcionando alternativas eficientes para o escoamento de cargas entre o sul e o centro do Brasil. O governo busca, com essas iniciativas, atender à crescente demanda por alternativas sustentáveis e de baixo custo para o transporte de produtos agrícolas, minerais e outros bens de exportação.

Para atender às metas ambientais e à demanda de movimentação de cargas, terminais brasileiros avançam na adoção de tecnologias como inteligência artificial e redes 5G para monitoramento e segurança, além da tecnologia de calado dinâmico, que ajusta a profundidade de navegação conforme a carga e o tipo de embarcação. Exemplos como o Terminal Sustentável de Santos e o Estaleiro Enseada na Bahia mostram que a modernização e a sustentabilidade podem coexistir no setor portuário. Desde 2021, o Estaleiro Enseada movimentou cerca de 2,5 milhões de toneladas, fortalecendo a economia local e promovendo alternativas logísticas.

Com o aumento da demanda mundial por commodities, a ampliação da infraestrutura portuária no Brasil se torna ainda mais relevante. A diversificação dos perfis de carga e o fortalecimento logístico garantem a competitividade brasileira no cenário internacional.

“A infraestrutura é vital para que os portos brasileiros possam operar com alto nível de competitividade, atendendo às exigências de importação e exportação com agilidade e segurança”, destacou o presidente da ATP.

Os aportes do PAC e das iniciativas privadas são essenciais para consolidar a posição do Brasil no comércio internacional. Para a ATP, investimentos em dragagem e melhorias nos acessos portuários são prioridades, otimizando o fluxo de cargas no país e fortalecendo a conectividade logística para atender à expansão das exportações e da produção nacional. A busca por sustentabilidade reflete a capacidade adaptativa do setor portuário, alinhando-o às exigências globais e assegurando a competitividade do Brasil.

A Enseada, com Ricardo Ricardi como CEO, vê o FMM como uma oportunidade de fortalecer a indústria naval brasileira. No entanto, o setor enfrenta desafios estruturais como infraestrutura de transporte viário e ferroviário deficiente e limitação de calado em alguns portos, que exigem soluções amplas e políticas públicas integradas. “Os principais gargalos transcendem as instalações portuárias e estão ligados à infraestrutura viária e à limitação de calado de alguns portos”, comentou Ricardi.

A expansão da infraestrutura portuária também ganhou impulso com regulações recentes da Antaq, voltadas para o desempenho operacional de portos organizados e TUPs. A agência lançou o Sistema Permanente de Acompanhamento de Desempenho Portuário, para monitorar variáveis como tempos de espera e custos operacionais, beneficiando tanto terminais públicos quanto privados. Além disso, a ATP relata que muitos terminais já implementam sistemas de monitoramento de emissões e equipamentos eficientes, alinhando-se ao compromisso de alcançar emissões líquidas zero até 2050, segundo diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO). Conversas com os sócios-diretores Sérgio Belov e Hildegardo Nogueira, do Grupo Belov, revelam projetos estratégicos como a ampliação do porto da COFCO em Santos, o Berço 98 no Porto de Itaquí, e obras de reforço no Terminal de Madre de Deus na Bahia.

Com investimentos acima de R\$ 400 milhões, esses projetos demonstram a contribuição do grupo para o crescimento econômico e a resposta às demandas comerciais do país. A empresa adota uma postura proativa frente às exigências ambientais, buscando práticas de sustentabilidade alinhadas à legislação.

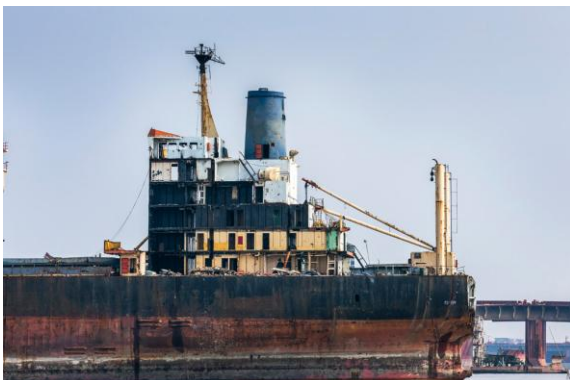
O Grupo Belov também enfrenta desafios técnicos em obras portuárias históricas, que incluem dragagem e expansão de calado. Sérgio Belov menciona que, em certos portos, a proximidade de estruturas antigas, como embarcações naufragadas, requer o uso de tecnologias avançadas de engenharia subaquática. Com práticas voltadas para ESG, o grupo mantém rigorosos padrões de sustentabilidade e busca fortalecer suas operações no setor portuário e em áreas como offshore e construção naval.

Quanto aos investimentos públicos, os diretores do Grupo Belov se mostram otimistas em relação às parcerias e concessões no setor portuário, esperando que o governo incentive a melhoria e expansão dos portos, permitindo que empresas privadas contribuam para as necessidades de infraestrutura do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/12/2024

RENTABILIDADE, LEGISLAÇÃO E LICENCIAMENTO AINDA TRAZEM INCERTEZAS PARA RECICLAGEM DE ATIVOS MARÍTIMOS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 16/12/2024 - 04:20



A competição com atividades mais rentáveis, legislação incipiente e incertezas quanto a licenciamento e requisitos para atendimento de exigências para gestão ambiental do coral-sol e NORM estão entre as ameaças para que o descomissionamento, o desmantelamento e a reciclagem de estruturas marítimas se consolidem no Brasil. A avaliação faz parte do diagnóstico elaborado, ao longo de 2023, por um grupo de trabalho formado por representantes de estaleiros, da Petrobras e de outros segmentos da indústria, com a visão de entidades e agentes setoriais envolvidos com a construção e o reparo naval até

2050.

O presidente-executivo da Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar (Abeemar), João Azeredo, ressalta que, entre os pontos positivos, está a capacidade instalada dos estaleiros em



toda a costa, com diferentes possibilidades de métodos de desmantelamento, como em diques e em carreiras. Ele destaca que o país tem experiência e mão de obra capacitada na construção naval, que vive um momento de retomada, além de contar com o interesse da indústria siderúrgica.

A matriz swot do GT aponta, porém, o curto histórico de desmantelamento, sobretudo com embarcações de grande porte. Para unidades de maior porte, como FPSOs, há restrição de disponibilidade de diques, que sempre vão competir com obras de construção naval. Outra ‘fraqueza’ listada no diagnóstico é a falta de legislação aplicada para revenda de bens alienados e resíduos perigosos, assim como restrições jurídicas e financeiras já que grandes estaleiros tomaram calote bilionário da Sete Brasil. Na questão do licenciamento, poucos estaleiros possuem certificação de órgão ambiental estadual para desmonte.

Azeredo, que também é vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), reitera a necessidade defendida pelo setor para que essa indústria conte com uma política de Estado sólida. O objetivo é garantir, entre outros pontos, a previsibilidade de encomendas, a criação de mecanismos para aumento da competitividade para redução de assimetrias, estabelecendo a reserva de bandeira para embarcações que operam na cabotagem e a criação de indicadores e métricas de desempenho.

“É importante criar uma política pública e avaliá-la ao longo do tempo para adequá-la”, afirmou durante workshop promovido, em outubro, pelo Cenpes/Petrobras, em conjunto com o Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF). Azeredo lembrou que os países com indústria naval forte, como os da Ásia, contam com apoio de seus governos, assim como os Estados Unidos, que contam com uma lei protecionista (Jones Act), desde a década de 1930, mesmo sendo um país historicamente liberal.

Uma das certezas, segundo Azeredo, é que a indústria naval não pode mais ficar dependente exclusivamente de um único cliente. Para diversificar a carteira, os estaleiros também olham para as demandas da Marinha do Brasil e para o surgimento do mercado de eólicas offshore, que ainda depende de regulamentação e deve levar alguns anos para se desenvolver no país. “A carteira sendo anunciada não é garantia de que tudo vá para o Brasil”, pondera Azeredo.

A preocupação ambiental, em particular com os recifes de coral-sol, gera restrição sobre o tempo que as embarcações podem permanecer nos cais para realizar procedimentos como a retirada de NORMs e água oleosa. Hoje, órgãos como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e agências estaduais impõem restrições de tempo nas áreas de cais.

Azeredo explica que a prática de lavagem dos tanques dos FPSOs pelas operadoras antes de enviá-los aos estaleiros é uma prática pertinente. Os FPSOs chegam aos estaleiros com tanques cheios de água oleosa e pouco calado para acomodação no dique seco. A avaliação é que a viabilidade de utilizar água de lastro para a limpeza dos tanques, em vez de água oleosa, pode reduzir as limitações associadas a essa prática.

Outro ponto importante é que, nos editais recentes, as informações sobre as áreas com NORM não estão claras para os estaleiros, sendo possível obter tal informação somente quando a plataforma chegar na instalação. Segundo Azeredo, isso afeta a previsão de custos e o cronograma do dique seco, aumentando o risco e levando à desistência dos estaleiros brasileiros.

A Turquia, por exemplo, não impõe exigência de NORM para as unidades. O GT sugeriu a participação do Conselho Nacional de Energia Nuclear (CNEN) para aprimorar ou criar normas e licenças para o tratamento de normas em plataformas. Outra opção discutida seria as operadoras incluírem informações sobre normas junto ao IHM (Inventário de Materiais Perigosos) e áreas afetadas.

Um relatório da Associação Internacional de Produtores de Petróleo e Gás (IOGP, em inglês) mapeou, entre seus membros, aproximadamente 35 FPSOs com idade para chegar ao final do ciclo

de produção em menos de 10 anos. O levantamento inclui empresas como Petrobras, BP, Chevron, Shell, Petronas, TotalEnergies, Repsol, ExxonMobil e SBM Offshore.

Desse total, 15 estão instaladas na América Central e América do Sul. Considerando outras companhias que não estão nesse grupo, esse número pode dobrar. A percepção é que o Brasil está entre os maiores mercados de descomissionamento mundial e com grande potencial de subir no ranking, no qual está atrás dos Estados Unidos e da região do Mar do Norte.

A SBM Offshore avalia que essa 'próxima onda' de descomissionamento, nos próximos nove a 10 anos, é um tempo curto quando se fala nesse tipo de atividade, na qual os projetos precisam ser analisados com bastante antecedência e bem planejados. O responsável pela divisão global de descomissionamento da SBM, Marcelo Dourado, citou no que o FPSO Capixaba levou nove meses para obter as aprovações na esfera da Convenção Internacional da Basileia, que envolveu oito países dentro da ZEE [Zona Econômica Exclusiva] no trajeto do Brasil para a Dinamarca. A unidade, com 55 mil toneladas, foi desmantelada no estaleiro M.A.R.S., no norte do país nórdico.

Dourado compara que as unidades mais novas em operação possuem uma quantidade muito maior de aço. Ele lembra que o FPSO Almirante Tamandaré, que chegou recentemente para operação no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, tem 45 mil toneladas apenas em topsizes, o que representará, ao final do ciclo de vida, um grande volume de sucata de metais e de circularidade de equipamentos, como sistemas de injeção de gás e de água, entre outros itens.

"Toda cadeia de reuso e circularidade tenderá a ser mais complexa e, por outro lado, com bem mais oportunidades", disse Dourado. No mundo, a SBM tem oito unidades no radar do descomissionamento nos próximos 10 anos: uma no Golfo do México e três em Angola, de operadores diferentes. No Brasil, têm potencial de descomissionamento até 2033 o FPSO Espírito Santo, operado para a Shell, além do Cidade de Ilhabela, Anchieta e Paraty, operados para a Petrobras.

O FPSO Capixaba, que produziu mais de 220 milhões de barris para a Petrobras, se encontra em processo de mapeamento e limpeza de materiais perigosos. Dourado conta que foi o primeiro FPSO exportado no Brasil de acordo com a convenção internacional da Basileia, que regulamenta a movimentação de materiais perigosos. "A aprovação envolveu Ibama e o órgão competente dinamarquês e o consenso de oito países", destaca Dourado.

A Modec avalia que existe uma série de desafios para o desmantelamento de FPSOs no Brasil e que envolvem uma grande engenhosidade de investimentos e de estratégias para a atividade se consolidar no país. A empresa identifica um grande número de incertezas relacionadas a períodos longos de planejamento para a execução desses projetos. Durante o workshop, o gerente PMO da Modec Serviços de Petróleo do Brasil, Jime Braga, ressaltou que o processo começa a ser pensado cinco anos antes da data final de produção, que é uma previsão contratual que pode ser estendida ou não, dependendo das análises econômicas do operador e técnica da capacidade do ativo.

Braga considera que o fim da produção representa uma grande incerteza dos projetos de descomissionamento, que demandam diversos departamentos que precisam trabalhar em sincronia dentro do grupo e com todos os envolvidos com a operação da unidade. O engenheiro diz que os FPSOs têm restrição de espaço a bordo e as novas unidades estão sendo construídas cada vez maiores e com capacidade produtiva mais alta. Como a ocupação de espaço a bordo é grande, sobram menos áreas para materiais e execução de serviços que precisam de espaço para armazenamento de resíduos e embarque de equipamentos, por exemplo.

Braga lembra que essa é uma atividade que ainda está exigindo a adaptação da indústria, cadeia de suprimentos, governo e autarquias no Brasil. Sem facilidades da embarcação atracada em instalação portuária, aumenta o risco de execução de projetos de desmantelamento no mar, além do progresso mais lento e do estresse às cadeias de suprimento. "Se houvesse uma segurança de que a embarcação poderia ser descomissionada no Brasil, muitas atividades seriam trazidas para o estaleiro, beneficiando toda a cadeia produtiva", analisa Braga.



Ele acredita que são investimentos que poderiam ficar no Brasil, tanto pelo interesse dos proprietários e operadores do FPSO, quanto pelo interesse do desenvolvimento industrial. “Em nossas análises, consideramos inviável fazer descomissionamento no Brasil. A indústria e a Modec observam com cautela e interesse o que está acontecendo pioneiramente na Petrobras (P-32, no Estaleiro Rio Grande). Pode ser uma grande janela de oportunidades para evitar levar a embarcação para um estaleiro no exterior e lá executar todo investimento em descomissionamento”, comenta Braga.

Um projeto de lei propõe inserir o termo ‘descomissionamento’ entre as definições técnicas no artigo 6º da Lei 9.478/1997, que trata do regime tributário conhecido como ‘Repetro Sped’. O objetivo é eliminar uma das principais inseguranças jurídicas apontadas pelos operadores de plataformas que impedem a realização do desmantelamento de unidades marítimas em estaleiros e em instalações no Brasil. O PL 3.260/2024, de autoria do deputado Hugo Leal (PSD/RJ), foi apresentado em agosto e, até o fechamento desta edição, aguardava designação de relator na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) da Câmara dos Deputados.

Esse fator tem grande relevância porque os custos do projeto são precificados tendo em vista quanto será pago de tributos. As dúvidas têm relação com o enquadramento tributário de um FPSO em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) e se os impostos vão voltar no descomissionamento, pelo não entendimento do enquadramento da atividade de descomissionamento no regime do Repetro.

“Isso traz uma incerteza jurídica de tal magnitude que hoje ninguém toma esse risco no mercado, dentre os operadores privados. Levamos embarcações para fora”, diz o gerente PMO da Modec Serviços de Petróleo do Brasil. “Se esse tema for inserido dentro dos regimes eletivos para concessão do benefício fiscal, teoricamente, o problema acaba e o empresário passa a ter segurança jurídica com relação à execução do descomissionamento no Brasil, permitindo o surgimento de uma grande indústria”, acrescenta Braga.

Dourado, da SBM, avalia que a questão tributária é uma realidade para proprietárias de FPSOs que inviabiliza a atividade, se a empresa tiver que pagar impostos para reciclar no país onde a unidade encerrar a operação. Ele também chama a atenção para a necessidade de adequação do NORM. “Existe bastante regulamentação, mas essa nova componente de disposição final [NORM] no país tem que ser discutida”, comenta o responsável pela divisão global de descomissionamento, design e operação da SBM.

O Repetro é o regime aduaneiro especial de exportação e de importação de bens destinados às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e gás natural. O Repetro-Sped é um regime tributário especial e regime aduaneiro especial de utilização econômica de bens destinados às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e de gás natural. Este regime estará vigente até o final de 2040. A lei de 1997 dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, instituiu à época o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e a Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Saindo da esfera das plataformas, um levantamento da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), entre suas 10 associadas, listou 18 navios de cabotagem, construídos entre 2008 e 2015, que são potenciais ativos para desmantelamento entre 2030 e 2040, considerando um ciclo de vida útil médio de 25 anos nesse tipo de embarcação. A relação abrange porta-contêineres, graneleiros, navios tanque e barcaças. A Abac, no entanto, considera que viabilizar a atividade de reciclagem de navios no Brasil passa pela tomada de decisões, entre as quais a ratificação e regulamentação da Hong Kong Convention (HKC), que entra em vigor em 2025.

A lista da associação inclui: seis navios da frota da Aliança, construídos entre 2012 e 2014; três da Norsul (2010 a 2012); um da Flumar (2010); dois da Hidrovias do Brasil (2012 e 2015); três da Log-In (2009 a 2019); e três da Mercosul (2008 a 2015). A Abac também observa no mercado de cabotagem 24 navios petroleiros e gaseiros que operam para a Transpetro e que foram construídos entre 2009 e 2019.

A partir da Lei 14.301/2022, que criou o BR do Mar e flexibilizou as regras de afretamento, uma empresa brasileira de cabotagem não precisa mais ter propriedade de navio brasileiro, apenas um registro para operar no modal. Para o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, essa mudança teve consequência direta no tema reciclagem, já que navios agora podem arvorar a bandeira brasileira, afretados a caco nu, com a propriedade em outro país. Ele acrescenta que já não existe mais a regra que impedia que navios financiados com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) fossem vendidos sem autorização do conselho diretor do fundo setorial (CDFMM), mesmo depois de quitados.

A leitura é que, para alcançar esse objetivo, será necessário criar atratividade, em vez de impor a reciclagem no Brasil, porque a propriedade não é mais brasileira. Além disso, a demanda interna pode não ser suficiente para que esse segmento tenha escala no Brasil. Outro desafio é como serão aplicadas as regras tributárias quando uma embarcação precisar ser internalizada no país apenas para ter o material processado.

"Se nossa legislação de regulamentação da convenção de Hong Kong não estabelecer qualquer trava para isso, os navios brasileiros não serão automaticamente reciclados no Brasil", comentou Resano durante o workshop promovido pelo Cenpes/Petrobras e o CESS/UFF. Ele observa que a HKC ainda possui alguns conflitos com convenção da Basileia que precisam ser solucionados, evitando assimetrias na regulamentação em diferentes países.

A avaliação é que, se o país não definir a regulamentação da convenção, a tendência pode ser a venda antecipada do ativo e a reciclagem em outro país ao final da vida útil. Segundo Resano, é necessário ratificar e regulamentar a HKC, ainda que alguns ajustes ainda estejam em debate na Organização Marítima Internacional (IMO). "É importante caminhar para ter a convenção ratificada e regulamentada. Talvez somente ratificar seja muito pouco. Precisamos regulamentar para viabilizar a atividade dos estaleiros, mas também da armação brasileira", analisa Resano.

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) considera que está alinhada, junto à Marinha do Brasil, aos entendimentos do mercado e dos órgãos reguladores nacionais e internacionais sobre a relevância dos temas de descomissionamento e reciclagem de embarcações, civis e militares, como das demais estruturas marítimas ao final do ciclo de vida. O coordenador de construção e reparação naval e gerente de projetos da Emgepron, Valmar Pereira Cabral Júnior, disse no workshop que os navios da força naval que hoje estão previstos para descomissionamento e reciclagem constam de uma lista classificada.

Cabral Júnior pondera que, por se tratar de bens de defesa nacional que cumprem tarefas da Marinha, não é possível afirmar, previamente, qual navio que vai entrar no próximo projeto de baixa do serviço ativo — desmantelamento e reciclagem, embora a composição da esquadra seja de conhecimento geral. Ele diz que a demanda é perene e que tudo que é público desses processos é informado pela Marinha.

"Tanto a Marinha do Brasil quanto a Emgepron estão completamente alinhadas com o novo entendimento do mercado e dos órgãos reguladores para esse assunto", afirmou no evento. Na ocasião, o coordenador da Emgepron ressaltou que os maiores navios da esquadra atualmente não chegam a 50 mil toneladas de deslocamento, não se comparando em termos de tonelagem de aço com a tonelagem de plataformas e outros ativos offshore ao final da vida útil.

Cabral acredita ser possível ao Brasil ingressar no mercado de desmantelamento e reciclagem de forma ordenada, com governança bem estabelecida, regras e legislações que permitam aos stakeholders entrarem com segurança nesse assunto. Ele lembra que no mundo somente cerca de 40 estaleiros estão certificados pelas regras de reciclagem de navios da União Europeia (1.257/2013). O coordenador cita que, desse grupo, apenas um está localizado nos Estados Unidos e nenhuma instalação ocupa território no 'cone sul'.

Ele vê espaço para que alguns estaleiros brasileiros participem como instalações de reciclagem, dentro de um grande cluster, com indústrias siderúrgicas e empresas recicladoras. "Seria importante que, no nascedouro de toda legislação que vai regulamentar esse mercado, fossem criadas condições para que um ou outro estaleiro ao longo da costa brasileira efetivamente se interessasse", sugere Cabral.

A Emgepron é dedicada ao gerenciamento de projetos de interesse da Marinha do Brasil e, de forma subsidiária, também de projetos de outros entes privados ou públicos que eventualmente a convidem a participar. "Temos a ideia de inserir estaleiros e outras instalações nesse mercado de descomissionamento e reciclagem. Faz sentido quando vemos o ativo nascendo na engenharia (projetista), atendendo aos requisitos, desejos e aspirações do mercado. No final, seria bom se tudo isso ou um maior percentual das unidades fosse efetivamente reciclável", conclui.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2024

GRUPO MAC LAREN VEM BUSCANDO PARCERIAS COM EMPRESAS PARA MODELO INTEGRADO. DIQUE FLUTUANTE ESTÁ NO ESCOPO

Da Redação Indústria naval 16/12/2024 - 04:21



A Mac Laren vem apostando no conceito 'One Stop Shop' e na reunião de empresas especializadas, de diferentes áreas de atuação, para oferta de manutenção e reparação naval em um único local. O projeto tem o objetivo de transformar as instalações do grupo no Rio de Janeiro em um centro de excelência de manutenção e reparos, promovendo a integração de serviços e fortalecendo a indústria marítima. A plataforma contará com prestadores de serviços com múltiplas competências, a fim de oferecer uma solução integrada, eficiente e sustentável para ativos marítimos.

O primeiro passo foi dado com a assinatura de uma carta de intenções com a dinamarquesa Vestergaard Marine Services (VMS), cujas instalações serão dentro da Mac Laren, onde uma nova oficina será construída. O grupo Mac Laren atualmente possui duas unidades em Niterói (RJ), uma na Ilha da Conceição e outra na Ponta D'Areia, totalizando mais de 100 mil metros quadrados de área e 886 metros de cais.

O diretor de desenvolvimento de novos negócios da Mac Laren (RJ), Ronaldo Melendez, acredita que é uma iniciativa inovadora na América Latina. Melendez conta que o projeto contempla a chegada de um dique flutuante com capacidade de atender aos mais diferentes perfis de embarcações de apoio offshore (OSVs), proporcionando uma infraestrutura completa e serviços de manutenção corretiva, preventiva, preditiva e modernizações.

Melendez diz que o modelo, com o gerenciamento concentrado na Mac Laren, tem potencial de quebrar paradigmas do setor, passando a adotar manutenções mais preditivas, aumentando a previsibilidade de quando e de quais serão as demandas de empresas de navegação. Segundo o diretor, o grupo tem buscado angariar parceiros nacionais ou estrangeiros e há ainda espaço para incluir, por exemplo, prestadores de serviços de mergulho, da parte elétrica, de posicionamento dinâmico (DP) ou outras eventuais demandas que possam surgir.

A empresa vem reiterando que considera ter um perfil multidisciplinar de absorver e atender vários negócios no mercado. Em novembro, foi divulgado que o consórcio formado pela Mac Laren (RJ) e pela Ecovix se classificou para as próximas etapas da licitação da Transpetro, lançada em julho, que prevê a construção de quatro navios da classe Handy. Os petroleiros terão de 15 mil a 18 mil toneladas de porte bruto (TPB) e serão destinados à movimentação de produtos claros. Caso o resultado seja homologado, os cascos serão construídos no Estaleiro Rio Grande (RS), de propriedade da Ecovix, e a finalização será no Mac Laren, em Niterói (RJ).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/12/2024

CONSÓRCIO ENTRE ECOVIX E MAC LAREN AVANÇA EM LICITAÇÃO PARA PETROLEIROS. DEPRECIÇÃO ACELERADA É REGULAMENTADA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 16/12/2024 - 04:20



O consórcio formado pela Ecovix e pelo Estaleiro Mac Laren (RJ) se classificou para as próximas etapas da licitação da Transpetro, lançada em julho, que prevê a construção de quatro navios da classe Handy. Os petroleiros terão de 15 mil a 18 mil toneladas de porte bruto (TPB) e serão destinados à movimentação de produtos claros. A classificação preliminar por preço global dos lances das empresas proponentes foi divulgada no começo de novembro, com a participação de 20 interessados e proposta única apresentada no valor de R\$ 1,77 bilhão, em torno de R\$ 440 milhões por unidade.

A Transpetro informa que, após a abertura das propostas comerciais, a concorrência segue para as próximas etapas por meio de sua comissão de licitação, que avaliará e dará continuidade ao processo até a homologação do resultado final. Caso a proposta seja homologada, os cascos serão construídos no Estaleiro Rio Grande (RS), de propriedade da Ecovix, e a finalização será no Estaleiro Mac Laren, em Niterói (RJ).

Após a abertura das propostas comerciais, a comissão de licitação iniciará a fase de negociação. Em seguida, serão analisadas as condições de habilitação, com a verificação de documentação para qualificação jurídica, econômica e técnica. De acordo com a Transpetro, será julgado vencedor da licitação o estaleiro com a proposta classificada em primeiro lugar e que apresente todos os requisitos e documentos exigidos. Após esse trâmite, será aberto prazo para recursos. Ao final, será feita a divulgação do resultado dos recursos e a formalização da proposta vencedora no site Petronect.

A Transpetro pretende lançar um total de quatro editais ligados ao programa de renovação e ampliação da frota da companhia (TP 25), para construção de até 25 navios de cabotagem, entre petroleiros e gaseiros, que vão atender prioritariamente às demandas de transporte de produtos da Petrobras. Além dos Handy, a Transpetro adquirirá gaseiros e embarcações de médio porte, dos quais 16 desses navios já estão previstos no Plano Estratégico 2024-2028 da holding. Os trâmites de governança para a aprovação do próximo lote de navios previstos no programa já foram iniciados, com a publicação dos próximos editais estimada para ocorrer entre o final de 2024 e o começo de 2025.

A expectativa, até o fechamento desta edição, era que o contrato fosse assinado dentro de 30 dias. O presidente da Frente parlamentar mista em defesa da indústria naval, deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), afirma que, apesar de o processo não ter sido concluído, a notícia é importante para a retomada do setor naval e que o momento é de aguardar a fase de análise dos documentos e a assinatura do contrato. “O fortalecimento do sistema Petrobras, com o programa de renovação e ampliação da frota, significa mais emprego e renda e gera novas oportunidades para a indústria naval brasileira”, comenta Lindenmeyer.

Também em novembro, a construção naval brasileira recebeu um sinal positivo do governo federal, que regulamentou a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos produzidos no Brasil destinados ao ativo imobilizado e empregados exclusivamente na atividade de cabotagem de petróleo e seus derivados. O decreto 12.242/2024 estabelece que o benefício é aplicável às aquisições de navios-tanque novos cujos contratos tenham sido celebrados

até 31 de dezembro de 2026 e que operem na cabotagem de petróleo e seus derivados a partir de 2027.

A renúncia fiscal decorrente da depreciação acelerada para essas embarcações é limitada a R\$ 1,6 bilhão e terá vigência a partir de 1º de janeiro de 2027 até 31 de dezembro de 2031. Terão direito à depreciação acelerada novos navios com aquisições após o decreto, produzidos em estaleiro no Brasil conforme índices mínimos de conteúdo local definidos pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

“Na definição dos índices mínimos de conteúdo local (...), o CNPE considerará o dinamismo inerente ao setor de transporte de petróleo e seus derivados e se baseará em dados concretos sobre a capacidade da indústria, de forma a garantir que os custos decorrentes da política sejam proporcionais aos benefícios auferidos”, pontua o decreto.

A utilização das quotas diferenciadas de depreciação acelerada ficará condicionada à habilitação prévia pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e à habilitação definitiva pela Receita Federal (RFB/Ministério da Fazenda). MDIC, MME e RFB poderão, dentro de suas competências, editar normas complementares; realizar inspeções e auditorias nas pessoas jurídicas habilitadas para a fruição do benefício fiscal; e requisitar, a qualquer tempo, a apresentação de informações relativas à concessão deste instrumento.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) fará a mensuração e a fiscalização do cumprimento dos índices mínimos de conteúdo local. A agência reguladora deverá encaminhar do MDIC, em até três meses após a finalização de cada etapa de construção do navio-tanque, as informações relativas à mensuração e à fiscalização do cumprimento dos índices mínimos de conteúdo local para acompanhamento, controle e avaliação.

No final de outubro, o presidente do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), prorrogou por 60 dias o prazo de vigência da medida provisória (MPV 1.255/2024), que trata da autorização de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque construídos no Brasil empregados exclusivamente na cabotagem de petróleo e seus derivados. Com a prorrogação, a data final para deliberação da matéria passou para 3 de fevereiro de 2025. A MPV, encaminhada pelo governo ao Congresso no final de agosto, aguarda a instalação da comissão mista e entrou em regime de urgência no dia 11 de outubro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2024

PROJETOS, COM RECURSOS DO FMM, ABRANGEM CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES E MODERNIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Da Redação Indústria naval 16/12/2024 - 04:20



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, no final de novembro, em Belém (PA), investimentos de R\$ 4 bilhões voltados à modernização e ampliação da logística hidroviária nacional. O pacote inclui a construção de 400 balsas e 15 empurradores para o transporte de minérios e contratos para melhorias nos portos de Santarém e Vila do Conde, no Pará. Os projetos, financiados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), prometem gerar mais de 10 mil empregos diretos e indiretos em diferentes regiões do Brasil e devem aumentar em seis milhões de toneladas por ano o escoamento de minérios no país.

O anúncio incluiu a prorrogação do contrato de arrendamento do Porto de Santarém e a autorização de novos investimentos no Porto de Vila do Conde (PA). As balsas e empurradores serão produzidos



e entregues ao longo dos próximos quatro anos. A nova frota ficará alocada em seis estaleiros localizados nas regiões Nordeste, Norte, Sul e Sudeste. Portos e Navios apurou que as balsas estão previstas para construção nos estaleiros Eram e Juruá, no Amazonas, Rio Maguari (PA) e Enseada (BA). Já os empurradores devem ser construídos nos estaleiros Rio Maguari (PA), Wilson Sons (SP) e Detroit (SC).

Cerca de 90% dos investimentos empregados pela LHG Logística Ltda. (R\$ 3,7 bilhões) para a construção da nova frota naval e dos estaleiros serão financiados pelo FMM, via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Esse recurso do agente financeiro do fundo setorial deverá impulsionar a movimentação de matérias-primas, como aço e manganês.

Os novos empreendimentos vão ampliar o escoamento de minérios e agilizar o transporte dos materiais extraídos em Corumbá (MS) e carregados nas barcaças, que percorrerão mais de 2,5 mil quilômetros por hidrovias até atracar no terminal marítimo de Nova Palmira, no Uruguai, onde são embarcados para navios de longo curso. O projeto reforça a importância da hidrovia Paraguai-Paraná para a integração regional entre o Brasil e os países da América do Sul, especialmente Paraguai, Argentina e Uruguai.

No Pará, o Estaleiro Rio Maguari será responsável pela construção de 128 balsas e oito empurradores, com um investimento de R\$ 1,6 bilhão. No Amazonas, dois estaleiros construirão 192 balsas mineraleiras, totalizando cerca de R\$ 1,36 bilhão em aportes. Além disso, o projeto inclui a construção de embarcações na Bahia, São Paulo e Santa Catarina, somando R\$ 1,11 bilhão em investimentos, fortalecendo a indústria naval e promovendo o desenvolvimento regional.

Na área portuária, os contratos assinados contemplam a modernização dos terminais de Santarém e Vila do Conde, melhorando a segurança e eficiência das operações. A expectativa é que essas obras transformem o Pará em um polo logístico estratégico para o escoamento de produtos brasileiros para mercados nacionais e internacionais. O evento de lançamento foi realizado no Estaleiro Rio Maguari (ERM), em Icoaraci, Belém.

"Somente neste projeto, estamos falando de quase mil empregos diretos e cerca de quatro mil indiretos no Amazonas, Pará e Bahia, três das regiões mais carentes de empregos de qualidade no Brasil. Além disso, aproximadamente 400 empregos serão gerados na operação das embarcações na região do Mato Grosso do Sul, o que reforça ainda mais a importância dessa política de Estado, representada pelo FMM", disse Fabio Vasconcellos, diretor do Estaleiro Rio Maguari e vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), à reportagem.

Um dia após anunciar os R\$ 4 bilhões para construção de barcaças, o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou que esse tipo de investimento é importante porque estimula a indústria naval e a liberação de recursos do FMM. Segundo o ministro, esse é um exemplo de muitas operações estruturadas, através do FMM, que estimulam o setor privado para que grandes empreendimentos aconteçam no Brasil.

"Antes, boa parte desse dinheiro ficava no OGU [Orçamento Geral da União]. Agora, ele está liberado para investir na navegação e no setor portuário", disse Costa Filho a jornalistas, em evento de lançamento do projeto de um novo terminal de contêineres no Porto de Suape (PE). Em seu discurso, o ministro salientou que a indústria naval é uma prioridade do governo Luiz Inácio Lula da Silva.

O BNDES havia aprovado, em setembro, o financiamento de R\$ 3,7 bilhões para a LHG Logística a ser utilizado na construção das 400 balsas e 15 empurradores destinados ao transporte hidroviário de minérios de ferro e manganês pelos rios Paraná e Paraguai. Os recursos foram priorizados na 56ª reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). De acordo com o BNDES, 87% dos recursos financiados serão aplicados em estaleiros das regiões Norte e Nordeste.

Em outubro, o Estaleiro Enseada anunciou que retomará as atividades de construção naval com o projeto de até 80 barcas minerais para a LHG Mining do grupo J&F. O escopo prevê unidades com capacidade de transportar 2,9 mil toneladas cada, com recursos do FMM. O projeto será executado em parceria com a Tenenge, do mesmo grupo do estaleiro, e deverá gerar cerca de 300 novos empregos diretos e até 900 indiretos na região do Recôncavo Baiano.

A LHG Mining surgiu em 2022, com a aquisição de minas de ferro e manganês em Corumbá (MS) pelo grupo J&F. A LHG Logística é o braço de logística da mineradora LHG Mining. Em nota, o presidente da LHG Mining, Aguinaldo Filho, avaliou que a operação viabiliza o aumento da eficiência e da capacidade de escoamento de minério da LHG, necessários para fazer frente ao crescimento da produção, além de gerar empregos na construção dos equipamentos navais, na operação da hidrovias e nas atividades mineração.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2024

AGENTES DIALOGAM COM PARLAMENTARES PARA GARANTIR MANUTENÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO REGIME TRIBUTÁRIO ESPECIAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 16/12/2024 - 04:20



O secretário Nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes Batista, defendeu a manutenção do Registro Especial Brasileiro (REB) no texto da Reforma Tributária (PLP 68/2024), que tramita no Congresso. Ele considera a preservação do benefício atualmente um dos principais temas da pauta de discussões setoriais com os parlamentares. Batista ressalta que esse dispositivo é fundamental para a construção naval, na medida em que existe uma relação 'umbilical' desta atividade com a navegação que não pode ser interrompida.

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

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

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

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



O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) avalia que, apesar do impacto positivo do marco regulatório na frota brasileira de embarcações de apoio marítimo, o setor continua atento na defesa do arcabouço legal e do ambiente de negócios edificado há quase 30 anos. O entendimento é que, no atual ciclo de crescimento do segmento, o setor já experimenta grandes desafios, como na regulamentação da Reforma Tributária (PLP 68/2024), que exigiu a mobilização para preservação da competitividade da bandeira brasileira, mantendo benefícios do REB instituído pela Lei 9.432/97.

"Na dura batalha junto ao Congresso, o setor produtivo se mobilizou — como há muito não se via — e armadores e construtores, além dos trabalhadores, vêm trabalhando unidos em prol da bandeira brasileira e do desenvolvimento do país", comentou o presidente do Syndarma, Gustavo Machado, que também é presidente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), durante evento de comemoração dos 90 anos do Syndarma, no final de outubro, no Rio de Janeiro (RJ).

Machado destaca que o desenvolvimento da navegação de apoio marítimo no Brasil se deu a partir da edição da Lei 9.432/97, marco regulatório da navegação, consagrando a política pública de desenvolvimento da frota nacional e confirmando a prioridade de emprego da bandeira brasileira, delineada pela Constituição Federal de 1988. Ele considera que a legislação, junto à demanda induzida pela Petrobras, contribuiu para montar a equação de fomento para construção de embarcações no Brasil e a constituição de frota própria, protegendo da investida de terceiros com interesses "particulares, imediatistas e sem qualquer compromisso com a navegação brasileira".

O presidente do Syndarma/Abeam acredita que a Petrobras entendeu novamente a necessidade estratégica da frota nacional e celebrou o anúncio de licitações da companhia para novas construções no Brasil, com uma demanda de 30 embarcações de apoio marítimo. O primeiro processo tem regras semelhantes aos programas de renovação da frota de apoio marítimo (Prorefam) e prevê a construção e afretamento de 12 PSVs (transporte de suprimentos) de grande porte.

As regras atuais estão atreladas a contratos operacionais de até 12 anos, 40% de conteúdo local, além de possibilitar o emprego de novas tecnologias, engajando a frota nas medidas de descarbonização. "Para as próximas rodadas de licitações, estão previstos mais 10 OSRV (combate a derramamento de óleo) e oito RSV (embarcações equipadas com robôs). As empresas [brasileiras de apoio marítimo] se preparam para apresentar suas propostas", afirma Machado.

Para o Syndarma/Abeam, o marco regulatório da navegação brasileira e a legislação associada instituíram regras claras e favoráveis para o ambiente de negócios, atraindo investimentos para o país. Em menos de 25 anos, foram construídas em estaleiros brasileiros cerca de 250 embarcações de variados tipos, desde unidades para movimentação de pessoas e cargas, até embarcações mais sofisticadas como AHTS (manuseio de âncoras), gerando milhares de empregos na indústria da construção naval e no setor de navegação.

A indústria de petróleo e gás representa hoje 15% do PIB industrial brasileiro e 97% da exploração e produção acontecem nos campos marítimos. "O robusto arcabouço regulatório, o necessário suporte governamental, o empenho da Petrobras e, nesse momento, a boa disposição das demais operadoras e empresas de serviços contratantes das embarcações de apoio marítimo fazem dessa modalidade de navegação o último elo direto da cadeia produtiva de energia no mar", ressalta Machado.

"São embarcações brasileiras relativamente jovens, tecnologicamente sofisticadas, estado da arte, e capazes de atender às demandas com competências em águas rasas, profundas e ultraprofundas", destaca Machado. O Syndarma/Abeam estima que, em toda cadeia produtiva dos estaleiros, foram aportados quase US\$ 11 bilhões, aproximadamente 50% dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) desembolsados nos últimos anos para desenvolver a frota de apoio marítimo de bandeira brasileira. "Nossa frota ostenta a sexta posição de maior frota de apoio marítimo do mundo.



Desconsideradas as bandeiras de conveniência, só ficamos atrás em número de embarcações dos EUA e da China”, salienta.

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

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

Por exigirem investimentos vultosos, as embarcações são construídas sob encomenda e o estaleiro não financia as construções com recursos próprios. A empresa de navegação contrata financiamento para a construção e, com estes recursos, realiza adiantamentos ao estaleiro durante todo o ciclo produtivo, de modo que, quando o faturamento da embarcação é realizado, o preço já foi, em grande parte, pago ao estaleiro.

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

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

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

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

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

Uma das propostas prevê incluir uma nova seção no capítulo que trata dos regimes dos bens de capital, instituindo a suspensão da CBS/IBS sobre a aquisição de embarcações registradas ou pré-

registradas no REB, desde que construídas no Brasil. A suspensão seria convertida em alíquota zero quando da incorporação da embarcação à frota do adquirente. A mesma seção garantiria também a possibilidade de aquisição de bens e serviços para a manutenção e reparo das embarcações registradas no REB. Esta garantia encontra paralelo no regime do Reporto, incluído no PLP 68/2024 pelo governo federal, que estende o regime à aquisição de peças de reposição.

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

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

O Sinaval argumenta que, caso o PLP 68/2024 seja mantido como está, no que se refere ao REB, postos de trabalho serão perdidos e/ou não gerados na ampla cadeia da indústria naval — seja na construção ou reparação naval, seja na operação das embarcações. "Haverá redução da tonelagem da frota brasileira com impacto na participação nacional nos fóruns internacionais que discutem questões como combustíveis alternativos para o setor marítimo", alerta o sindicato.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/12/2024

CABOTAGEM APURA NÚMEROS POSITIVOS, AMPLIA FROTA E TEM CHEGADA DE NOVOS PLAYERS EM CENÁRIO LOGÍSTICO DESAFIADOR

Por Danilo Oliveira Navegação 16/12/2024 - 04:20



As empresas de cabotagem relatam resultados positivos ao longo de 2024. O ano foi de bons números para diferentes segmentos, com a entrada de novos players e a expansão da frota na costa brasileira. Entre os principais obstáculos ao crescimento este ano estão a estiagem prolongada e problemas logísticos nos portos brasileiros, que contribuíram com o aumento dos custos portuários. Essas dificuldades, no entanto, se refletiram favoravelmente nos números do feeder e deram mais flexibilidade ao serviço. Na região Norte, armadores e embarcadores apostaram em mais planejamento e em novas soluções logísticas para

mitigar os efeitos da seca histórica que prejudicou, novamente este ano, a navegação na Amazônia.

A Aliança Navegação e Logística reforçou a posição estratégica com terminais e operações logísticas integradas, para garantir previsibilidade nas operações, especialmente, em regiões-chave como o Norte e o Sudeste do Brasil. "Somado a isso, obtivemos maior fluidez operacional, muito por conta das experiências e aprendizados passados, com foco maior em eficiência, além do crescimento orgânico que estava previsto para o setor", conta o head comercial da Aliança Navegação e Logística, José Roberto Duque.

O executivo destaca o aumento da eficiência operacional da empresa ao usufruir da força de seu grupo controlador, A.P. Moller-Maersk, com a implantação de novos sistemas de gestão de carga e a expansão do portfólio de serviços integrados, conectando cabotagem com soluções de longo curso.



“A Aliança completa, em 2024, 70 anos de história no Brasil e, neste ano, consolidamos nosso pioneirismo na cabotagem, ampliando rotas e frequências para atender à crescente demanda dos setores industrial e de consumo”, diz Duque.

O executivo acrescenta que a Aliança realiza mais de mil movimentações terrestres por dia, atendendo cerca de 1,8 mil clientes, com 170 caminhões (cavalos mecânicos) próprios e nove porta-contêineres em sua frota, que atuam entre 14 portos brasileiros, 18 terminais ferroviários e sete armazéns em Manaus (AM), Cabo Santo Agostinho (PE), São Bernardo do Campo (SP), Cajamar (SP), Itapoá (SC), Navegantes (SC) e Itajaí (SC), totalizando mais de 62 mil metros quadrados.

A companhia considera que a frota marítima é composta por embarcações modernas e eficientes, adequadas a atender tanto a cabotagem quanto operações de feeder. Segundo Duque destaca que a Aliança conta com alguns dos maiores navios do mercado e de diferentes tamanhos, com capacidade de movimentação variando entre mil TEUs e 5.560 TEUs, o que permite operar de forma flexível, conforme as peculiaridades de cada porto. O head comercial também cita investimentos na modernização da frota, privilegiando navios com tecnologia para maior eficiência energética e alinhados às metas globais de sustentabilidade.

Em 2024, a Mercosul Line expandiu seus serviços na América do Sul, lançando o “Atlas” em junho para conectar Santos (SP), Buenos Aires, Mar del Plata e Imbituba (SC) em um rodízio de 14 dias. Este serviço aumenta a eficiência do comércio entre a Argentina e o Brasil, apoiando soluções de carga ecologicamente corretas e econômicas na rede costeira do Brasil, à medida em que a cabotagem cresce como uma alternativa ao transporte rodoviário.

A Mercosul Line opera uma frota de embarcações eficientes, com capacidade entre 1,7 mil TEUs e 3,5 mil TEUs. Esses navios atendem principalmente ao mercado de cabotagem do Brasil, conectando os principais portos do país. A frota da Mercosul Line faz parte da estratégia do grupo CMA CGM de fortalecer sua posição no mercado sul-americano, com foco em soluções logísticas tanto de cabotagem quanto de porta a porta. Essa frota é direcionada para possibilitar o atendimento com eficiência à crescente demanda comercial intra regional do Brasil, mantendo a flexibilidade no transporte de contêineres ao longo da costa brasileira.

A Mercosul Line destaca investimentos substanciais nos últimos anos sob sua controladora, a CMA CGM. “Desde a aquisição da Mercosul Line em 2017, a CMA CGM fortaleceu seu compromisso de aprimorar suas operações e infraestrutura brasileiras, tanto com navios de bandeira brasileira adicionais, mas também com suas equipes em terra e água”, diz o CEO da Mercosul Line, Gustavo Paschoa.

A Norsul destaca os avanços de sua estratégia de expansão e diversificação do negócio. No começo de 2024, entrou em operação a frota da Norcoast, joint venture da tradicional empresa brasileira de navegação com a alemã Hapag-Lloyd, com foco nas operações de cabotagem de contêiner. Outro destaque da companhia brasileira é o serviço de apoio portuário através da operação de ship-to-ship bunkering, no qual a Norsul atua fornecendo a embarcação e mão de obra especializada para realizar o serviço de abastecimento. “Nossa essência é a navegação e buscamos ampliar nosso negócio atrelado ao core business na companhia”, afirma o diretor financeiro e de novos negócios da Norsul, Rodrigo Cuesta.

A Norsul possui uma frota diversa, com 20 embarcações próprias, considerando navios, empurradores e barças, destinadas à cabotagem e ao longo curso. Entre os destaques estão os comboios oceânicos com barças customizadas e os navios especializados do tipo químico e cimenteiro, além dos graneleiros e navios multipropósito. Segundo Cuesta, todas atendem à especificidade de cada cliente e têm características distintas, como capacidade e tamanho. “No último ano, investimos mais de R\$ 106 milhões focados em melhorias operacionais da nossa frota — investimentos em novos negócios e compra de navios que garantiram a nossa posição de relevância e destaque no mercado”, elenca Cuesta.



A Log-In registrou receita recorde no segmento feeder, com a operação de 134 mil TEUs no terceiro trimestre, motivado pelo aumento de volume serviço novo 'Shuttle Navegantes', iniciado no trimestre anterior, e da maior movimentação e demanda de cargas de armadores internacionais. De julho a setembro, o trade Mercosul apresentou reação, com 23% de crescimento da receita, devido à retomada das exportações da Argentina. Houve queda de 4% no volume de cabotagem no período, por conta do congestionamento dos portos brasileiros e da seca na região Norte.

Combinados, os serviços de cabotagem, Mercosul e feeder contribuíram para o crescimento do volume total de navegação da Log-In, que somou 198,6 mil TEUs, um aumento de 46% sobre o terceiro trimestre de 2023. Levando em consideração os nove primeiros meses do ano, o crescimento no volume total da navegação foi de 65%, em comparação ao mesmo período de 2023, alcançando a marca de 559,4 mil TEUs.

A navegação costeira registrou recorde de R\$ 452 milhões de receita operacional líquida da Log-In no terceiro trimestre, alta de 21%. Em contrapartida, o custo do serviço prestado (CSP) aumentou 23% na navegação costeira e 10% no transporte rodoviário. Na navegação, esse aumento de custo deve-se a contingências operacionais em razão de congestionamento nos portos e nas operações rodoviárias.

No acumulado até setembro, a cabotagem cresceu 14% frente aos nove primeiros meses de 2023, resultado superior aos 7% de crescimento do setor. "Estamos crescendo acima do mercado, além do crescimento feeder, resultando num ano bom de performance", celebra o diretor comercial da Log-In, Felipe Gurgel.

Ele diz que o maior problema para a cabotagem é o aumento da frequência de custos adicionais causados por problemas na logística nos portos. Há relatos de omissões de portos recorrentes, que rolam cargas para as semanas seguintes, o que gera mais custo de armazenagem e prejudica a navegação costeira. Os terminais colapsados fazem com que os gates só sejam abertos para depositar a carga próximo à chegada do navio. "A cabotagem vem sendo pressionada por custos não recorrentes que, até o ano passado, não tínhamos como temos tido", compara Gurgel.

O diretor comercial acredita que a resposta à situação na região Norte seja mais consistente do que na crise hídrica enfrentada no ano passado, mas ainda longe do ideal devido às restrições operacionais. Uma das estratégias adotadas foi o planejamento junto aos clientes para antecipar os embarques. Gurgel diz que, ao longo do ano, a Log-In sinalizou para os clientes que a antecipação de estoque para esse período seria oportuna.

"Para a carga que chega a Manaus, oferecemos um pacote para avançar estoques para essa região. No sentido inverso, vimos o fluxo das grandes indústrias abastecendo seus centros de distribuição, principalmente no final de julho e início de agosto, para fugir do período da estiagem e também do adicional gerado no custo", conta Gurgel. No fechamento desta edição, a Log-In tinha expectativa de que, até o começo de dezembro, já pudesse ter navios voltando a acessar Manaus, inicialmente com restrição.

A Log-In possui uma frota de nove navios que operam na cabotagem brasileira. Dois deles foram recentemente incorporados: Log-In Evolution e Log-In Experience, classe 3,1 mil TEUs. Entre os demais, a média de capacidade é de 2,8 mil TEUs, exceto duas embarcações que têm entre 1,7 mil TEUs e 2,3 mil TEUs. Nos navios incorporados recentemente à frota, a Log-In investiu US\$ 85,2 milhões, US\$ 42,6 milhões cada. Outro destaque do grupo foram os investimentos de R\$ 66,2 milhões na Tecmar, subsidiária de transportes rodoviários, para a compra de 82 cavalos e 100 carretas para suportar o crescimento da Log-In na cabotagem.

Gurgel destaca que os novos navios já vêm com uma redução de consumo, pegada ESG [boas práticas socioambientais e de governança] na construção, além da diminuição do consumo de combustíveis. "Nas docagens dos navios, temos feito melhorias dentro do ativo para melhorar a eficiência ambiental do casco, do motor", acrescenta Gurgel.



Entre julho e agosto, a Log-In trabalhou junto aos clientes no processo de antecipação dos embarques para minimizar impactos para as linhas de produção. “A operação do píer flutuante da balsa foi extremamente eficiente porque evitou interrupção completa do trânsito de cargas para Manaus, ao passo que em 2023 ficou seis semanas sem nenhum navio cruzar e sem nenhuma carga chegar”, recordou o vice-presidente de navegação da Log-In, Marcus Voloch, durante teleconferência sobre os resultados da companhia.

Em setembro, os navios ainda chegaram a Manaus (AM), embora com menos carga, graças às operações de alívio. Na terceira semana daquele mês, a navegação foi completamente interrompida e cargas dos navios foram transferidas para balsas e vice-versa. “Apesar de lenta, a operação se mostrou extremamente eficiente ao manter o fluxo de cargas durante a seca, ainda que em volumes reduzidos”, salienta Voloch.

A seca atual, uma das mais intensas já registradas no Brasil, afetou particularmente a navegabilidade ao longo de cursos d’água importantes, como o rio Amazonas. A redução dos níveis de água dificultou o transporte fluvial, especialmente perto de Manaus, um centro crítico para o transporte de mercadorias entre os estados do Norte e o resto do Brasil. Isso forçou algumas empresas a estabelecer serviços alternativos de barcaças para transportar cargas de navios para o continente, embora essas opções sejam caras e possam dobrar as despesas de frete.

As secas severas na região Norte apresentam desafios logísticos e operacionais significativos. Do ponto de vista logístico, as empresas devem navegar por tempos de trânsito imprevisíveis, custos mais altos e atrasos na cadeia de suprimentos. A seca também sobrecarrega a infraestrutura local, incluindo o porto flutuante de Manaus, onde o congestionamento pode piorar à medida que as embarcações enfrentam atrasos ou precisam de serviços de apoio adicionais.

Para a Mercosul Line, essas dificuldades, combinadas com o aumento da demanda de carga nas regiões do norte do Brasil, ressaltaram a necessidade de um planejamento de contingência robusto e estratégias adaptativas para manter operações de cabotagem confiáveis, apesar de eventos climáticos extremos. “De forma mais ampla, as mudanças ambientais estão levando as empresas a repensar as abordagens operacionais e defender investimentos em infraestrutura que possam suportar essas condições”, avalia Paschoa.

O CEO da Mercosul Line diz que essa situação contínua evidencia as complexidades de garantir serviços de cabotagem consistentes e eficientes nas regiões geograficamente diversas do Brasil e ilustra a importância de um planejamento resiliente diante dos desafios causados pelo clima. Durante a estação seca no ano passado, a empresa fez parceria com seus fornecedores e demais stakeholders do mercado para encontrar soluções inovadoras para ainda entregar cargas em Manaus durante a estação seca deste ano, apesar de todos os desafios existentes.

Na visão da Aliança, a cabotagem enfrenta o desafio constante de adaptação a fatores naturais e de infraestrutura. Duque cita a estiagem na região Norte como um exemplo claro da necessidade de flexibilidade operacional e colaboração entre o privado e o público. Além da dependência de rios navegáveis, a logística regional exige planejamento proativo para minimizar impactos. Outro ponto é a necessidade de investimentos contínuos em infraestrutura portuária e retroportuária, além da harmonização regulatória para fomentar a integração multimodal e reduzir custos operacionais.

Duque resalta que 51% da cabotagem brasileira passam por Manaus, que é um pilar da economia e logística brasileira, e onde a Aliança tem um percentual de clientes relevante por conta da Zona Franca. “Com eventos climáticos mais intensos na região, é natural sofrermos impactos em nossas movimentações. Porém, entendemos que nossa atuação deve ser cada vez mais estratégica e direcionada, buscando a eficiência almejada, considerando toda a cadeia e a partir de soluções integradas em logística, com a resiliência necessária para atender às suas diversas necessidades”, avalia.

Duque diz que a dificuldade de atracar em determinado porto por conta das intempéries climáticas leva a empresa a rapidamente destinar a carga para um de seus armazéns, onde permanece até que



a situação se normalize. Por meio de análises preditivas, é possível, com a devida antecedência, alertar para que o cliente adiante o seu embarque, visando minimizar impactos. “Muitos desses eventos extremos são atribuídos justamente às mudanças climáticas mundiais e vemos a cabotagem como uma indústria fundamental para auxiliar na redução das emissões de CO₂, dentro da cadeia logística”, afirma Duque.

A Maersk está publicamente comprometida com a agenda de descarbonização do setor marítimo. O grupo vê o transporte marítimo, por natureza, já como uma alternativa mais ambientalmente sustentável, em comparação ao modal rodoviário. Em termos de emissões de CO₂ por tonelada transportada, um navio pode emitir proporcionalmente até 90% menos do que um caminhão, o que reforça a importância estratégica da cabotagem para a redução da pegada de carbono no Brasil. “Apostamos na expansão desse modal como uma ferramenta essencial para apoiar as metas nacionais e globais de descarbonização”, diz o head comercial da Aliança.

A empresa, junto à A.P. Moller-Maersk, destinou investimentos para a modernização e ampliação das suas operações no país, em mar e também em terra. Sem citar valores, Duque fala que os aportes incluem a renovação da frota e melhorias nos processos logísticos e tecnológicos. A companhia também foca no desenvolvimento de soluções digitais para otimizar a previsão de demanda e garantir maior eficiência operacional. “Acreditamos que esses aportes são essenciais para sustentar nosso crescimento e contribuir para a competitividade do setor”, ressalta o chefe da área comercial.

O entendimento é que a atuação deve ser cada vez mais estratégica e direcionada, buscando eficiência, considerando toda a cadeia e a partir de soluções integradas em logística. “A partir desta estratégia do ‘cliente no centro’, acreditamos que temos muito espaço para crescer nos nossos contratos atuais, assim como atrair o interesse de empresas que estão querendo ampliar suas atuações e descobrir novos mercados dentro do Brasil”, diz Duque.

Ele destaca os investimentos da empresa em tecnologias para maior eficiência energética, como o uso de sistemas de otimização de rotas, slow steaming e a exploração de combustíveis alternativos, como biocombustível e metanol verde. Segundo o executivo, o crescimento da cabotagem é um passo fundamental para melhorar a eficiência logística e para ajudar o país e o mundo a avançarem em direção a uma economia de baixo carbono.

A Maersk tem como meta global ser Net Zero, em toda a sua operação, até 2040. A Aliança Navegação e Logística, como empresa nacional da A.P. Moller Maersk, está engajada em iniciativas relacionadas à descarbonização de sua cadeia. Num projeto-piloto com caminhões elétricos pesados no Brasil, foram adquiridos cavalos mecânicos [caminhão trator] de dois fabricantes distintos, que permitem o transporte rodoviário de contêineres pelo período de duas semanas.

Para analisar as possibilidades de oferecer conectividade no modal rodoviário, os testes foram conduzidos na região metropolitana de São Paulo — num roteiro de 100 quilômetros, entre as regiões de Barueri, Barra Funda e São Bernardo do Campo — e num trecho de 230 quilômetros entre o Porto de Itapoá (SC) e a cidade Araquari (ida e volta), em Santa Catarina. Para os projetos-piloto, foram instaladas estações de carregamento elétrico em suas áreas operacionais para garantir a recarga noturna. Um novo teste estava em andamento durante o fechamento desta edição, para um cliente da Aliança com operação no Nordeste.

A Mercosul Line também considera que está avançando nos esforços de descarbonização para se alinhar às metas marítimas globais. A frota de longo curso da CMA CGM, da qual a empresa de cabotagem faz parte, introduziu recentemente navios movidos a gás natural liquefeito (GNL) com capacidade de transição para bio-GNL e e-metano à medida que esses combustíveis se tornam disponíveis. Esta frota inclui embarcações inovadoras com designs aerodinâmicos que reduzem as emissões e o consumo de combustível. “Essas embarcações movidas a GNL reduzem emissões de enxofre em 99% e o material particulado em 91%, demonstrando benefícios ambientais significativos para o mercado de cabotagem no Brasil”, afirma Paschoa.

Globalmente, a CMA CGM tem investido pesadamente em pesquisa e desenvolvimento voltados para o transporte sustentável, com embarcações equipadas com motores bicombustíveis que suportam combustíveis alternativos. O se posiciona para mudar gradualmente para fontes de energia mais ecológicas à medida em que a infraestrutura e a disponibilidade de combustível evoluem. A CMA CGM também investe em inovações digitais que otimizam a eficiência da frota e minimizam o uso de combustível por meio de sistemas aprimorados de roteamento e compartilhamento colaborativo de dados, um fator crítico na descarbonização das operações logísticas e marítimas.

A Mercosul Line também adotou o transporte rodoviário verde, convertendo 30% de seus volumes de transporte rodoviário para ferroviário, além de utilizar caminhões verdes em sua frota multimodal dedicada. Isso permitiu que a empresa deixasse de emitir mais de seis mil toneladas de CO₂. “A Mercosul Line está bem posicionada para contribuir para a mudança de todo o setor em direção a emissões mais baixas, refletindo a meta mais ampla da CMA CGM de atingir emissões líquidas zero de carbono até 2050”, acredita Paschoa.

Na visão da Aliança Navegação e Logística, o setor de cabotagem está em crescimento e vem amadurecendo a cada ano. A empresa também enxerga a concorrência como algo positivo para o desenvolvimento do setor. Duque entende que a cabotagem precisa crescer, em termos de capacidade disponível, lead-time menor, o que certamente auxilia o mercado — em especial potenciais clientes — num melhor planejamento de sua cadeia logística, a partir da adesão à cabotagem.

A matriz de transportes brasileira segue amplamente concentrada no modal rodoviário, com 61% das cargas transportadas internamente, enquanto a cabotagem responde por apenas 12% desse volume. Segundo estudo do Instituto Ilos, para cada contêiner transportado na cabotagem, existem outros 4,8 que poderiam ser transportados pelo modal aquaviário no país. O mesmo estudo afirma que 21% das grandes indústrias brasileiras, aquelas que movimentam o maior volume de carga, têm a intenção de trocar de modal: sair do rodoviário e optar pela cabotagem nos próximos anos.

“Esse crescimento também está impulsionando a demanda por mão de obra especializada, demandando investimentos em formação e abrindo oportunidades para profissionais marítimos. Enxergamos um futuro promissor, onde a cabotagem terá um papel cada vez mais estratégico na matriz logística do país (...). É um caminho sem volta”, concluiu Duque, da Aliança.

Para a Mercosul Line, o crescimento do setor de cabotagem do Brasil de fato estimulou o aumento da concorrência, bem como o aumento da demanda e a entrada de novos players. A leitura é que a concorrência se intensificou à medida em que as empresas existentes e as novas competem para capturar um mercado em expansão, impulsionado pelo extenso litoral do Brasil e pela alta densidade populacional próxima às regiões costeiras. A Mercosul Line vê esse crescimento como uma oportunidade para aumentar os volumes de carga e, ao mesmo tempo, a eficiência operacional e o impacto ambiental, pois o transporte marítimo pode reduzir os custos logísticos em comparação com as opções rodoviárias ou ferroviárias.

Paschoa pondera que permanecem os desafios para atender às crescentes necessidades de infraestrutura e descarbonização do setor, alinhando-se com tendências globais mais amplas, focadas na logística marítima sustentável. A empresa prevê um maior crescimento, apoiado por iniciativas apoiadas pelo governo destinadas a aumentar a eficiência logística e atender à crescente demanda por soluções de transporte ambientalmente responsáveis.

Na visão da Norsul, há um movimento no mercado brasileiro de ampliar a capacidade de transporte marítimo a partir da necessidade cada vez maior de diversificação da matriz de transporte nacional. Em linhas gerais, a empresa observa escassez de embarcações nacionais e a necessidade de investimentos em infraestrutura e tecnologia para uma integração logística eficiente.

Sob este prisma, a Norsul considera que o ‘BR do Mar’ se apresentou como um caminho possível para fomentar a indústria, a partir do estímulo à criação de novas empresas. A Lei 14.301/2022, que cria o programa de estímulo ao modal, flexibilizou o afretamento de embarcações estrangeiras pelas

empresas brasileiras de navegação (EBNs). O entendimento da empresa é que, além de trazer benefícios ao país como o fortalecimento da rota marítima de transporte, o programa contribui com o aumento de fluxo e velocidade de entrega de cargas transportadas, a geração de novos empregos, e o desafogar das rodovias.

Cuesta conta que a Norsul vem acompanhando a tendência do mercado em relação à sustentabilidade do setor. Segundo o diretor, a empresa investiu em softwares de acompanhamento e análise, usando IOT (Internet das Coisas); otimização de propulsores, motores e leme; tintas antiincrustantes com tecnologia de silicone nas embarcações e instalação do sistema elétrico antiincrustante da Bioren, empresa parceira da Norsul.

O diretor da Norsul ressalta que a empresa acompanha o movimento do mercado e vê oportunidades em diversas frentes. “Esse crescimento estimula a concorrência interna, mas também uma demanda maior por serviços. Inovação é um dos valores e estamos discutindo meios de alavancar nosso crescimento através de projetos que estão sob sigilo”, comenta Cuesta.

O gerente de afretamento da Posidonia Shipping, Nikolas Ikonomopoulos, destaca que a empresa manteve a liderança no transporte de produtos siderúrgicos do Nordeste para o Sudeste, e se consolidou como shipmanager ao receber navios graneleiros para o transporte de bauxita. Segundo Ikonomopoulos, o perfil da frota que opera na cabotagem é bem diverso e reflete a filosofia da empresa de atender a demanda específica dos embarcadores.

A Posidonia opera desde navios handies para cargas secas, até petroleiros classe Suezmax, com capacidade de um milhão de barris. Ikonomopoulos diz que os investimentos na cabotagem têm se misturado aos demais segmentos, já que as operações são compartilhadas internamente e já somaram, nos últimos 18 meses, aproximadamente US\$ 100 milhões.

Ikonomopoulos acrescenta que a empresa tem seguido as melhores orientações e práticas quanto à inovação tecnológica para sua frota, sobretudo quanto à descarbonização do setor marítimo, que vem sendo debatido em nível mundial. “Além do vetting [verificação] dos próprios embarcadores, a empresa sempre busca embarcações mais novas, dotadas das melhores tecnologias, para empregar nas suas operações”, pontua o gerente.

Na visão da Posidonia, a questão tributária continua no topo dos desafios da cabotagem brasileira no ponto de vista logístico e operacional. “É recorrente a discussão, mas algo precisa ser feito. A cabotagem perde muita competitividade em razão de toda a tributação que incide no final da carga”, afirma Ikonomopoulos.

Ele também observa que o conhecido problema da demanda de marítimos não decorre do aumento da cabotagem exclusivamente, mas também do crescimento da navegação de apoio marítimo. Diz que, apesar do BR do Mar ser referenciado como a razão dos recentes movimentos na cabotagem, esse programa não contribuiu para tanto, sobretudo porque ainda não está em prática.

“O que possibilitou o afretamento a casco nu de navios recentemente incorporados à frota brasileira foi a mudança na Lei 9.432/1997 que, apesar de também constar na mesma Lei 14.301/2022, fuge das únicas cinco hipóteses de afretamento abarcadas no programa de ‘estímulo’ à cabotagem”, aponta Ikonomopoulos.

Empresas como Norcoast, Braskem e Alcoa trouxeram navios para o Brasil utilizando as regras de afretamento a casco nu editadas na Lei 14.301/2022. Para a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), o crescimento do modal e a entrada de novos players no mercado está mais ligado a iniciativas do setor privado em busca de soluções logísticas para seus negócios do que propriamente à lei 14.301, que aguarda regulamentação. “Se houver carga, as empresas vão investir. Elas têm apetite para investir, o que é bom para cabotagem. É preciso segurança e estabilidade”, comenta o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

A Abac observa que as indefinições sobre o BR do Mar impactam muito mais a segurança jurídica do que a atração de interessados, já que os investimentos precisam de estabilidade. Sem regulamentação, há questões que deixam empresários apreensivos, como dúvidas sobre como ficará o afretamento a tempo e as regras de proporcionalidade para o afretamento dentro do programa. Outra preocupação é quanto ao equilíbrio entre oferta e demanda por marítimos no setor de navegação. A disponibilidade das guarnições é importante para os armadores conseguirem tripular navios afretados a casco nu pelas regras do BR do Mar.

A Braskem iniciou operações próprias de cabotagem e prevê o aumento de frota nos próximos dois anos. A empresa do segmento petroquímico estima uma economia de aproximadamente R\$ 10 milhões por ano com as operações marítimas. A primeira operação própria ocorreu no final de setembro, na rota entre os portos de Aratu (BA) e do Rio de Janeiro (RJ). O navio Costa do Futuro, com capacidade para 4,9 mil toneladas, transportou propeno. Neste primeiro navio, a Braskem possui contrato com a VShips, que é responsável pela gestão da tripulação e gestão técnica da embarcação. Já a gestão náutica, é totalmente realizada por equipe própria da Braskem.

A empresa destaca que a operação inaugural ocorreu dois meses após a obtenção da outorga como EBN junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A Braskem, apontada como maior produtora de resinas termoplásticas das Américas, pretende melhorar a competitividade no mercado e solucionar gargalos logísticos. O grupo possui portfólio de resinas plásticas e produtos químicos para diversos segmentos, como embalagens alimentícias, construção civil, industrial, automotivo, agronegócio, saúde e higiene, entre outras áreas. A companhia hoje exporta para clientes em mais de 70 países e conta com 40 unidades industriais no Brasil, EUA, México e Alemanha.

“Há mais de quatro anos, planejávamos ter nossa própria gestão de cabotagem. Com isso, vamos aumentar a nossa eficiência logística, área estratégica para o negócio, além de diminuir a emissão de gases do efeito estufa no meio ambiente, conquistando uma operação cada vez mais eficiente e sustentável”, afirma o gerente de logística da Braskem, Eduardo Ivo Cavalcanti.

O executivo ressalta que a Braskem só conseguiu se tornar uma EBN após a flexibilização das regras de afretamento de embarcações, a partir da criação do programa de estímulo ao transporte por cabotagem (BR do Mar). Antes de se tornar uma EBN, a Braskem utilizava uma embarcação com tripulação estrangeira. Com isso, a cada três meses, era preciso que o navio saísse do Brasil para realizar a renovação do visto, obrigatória para embarcações internacionais. “A lei acabou com a necessidade de comprovar a posse de embarcações brasileiras, como exigia a legislação anterior”, explica Cavalcanti.

Com a operação própria de cabotagem, a Braskem pode afretar ou ter propriedade dos navios, com tripulação contratada para realizar o transporte marítimo de produtos. A empresa projeta um impacto de geração de renda local, já que a tripulação contratada é toda composta por brasileiros — duas turmas de 16 pessoas. A companhia também estima reduzir, com o primeiro navio, a emissão de 1,8 mil toneladas de CO₂, por meio de otimização no tempo de ociosidade.

A Braskem encomendou quatro navios, com entregas até 2026. Para 2025, a empresa espera a entrega de um navio em janeiro e outro em março. Há previsão de outras duas embarcações no ano seguinte. A empresa informa que, desde a outorga para operar como EBN, já iniciou os estudos para construção de navios para cabotagem brasileira, com horizonte de três anos para projeto e construção. A estratégia é que os navios próprios ampliem a vantagem comercial nos próximos anos. “É algo que nos torna um player no transporte marítimo brasileiro e mundial, permitindo que ofereçamos serviços para companhias terceiras”, destaca Cavalcanti.

Os dois primeiros navios que serão entregues no ano que vem são embarcações gaseiras de médio porte que a Braskem planeja usar no trading internacional de etano — inicialmente para o suprimento de matéria-prima da planta da empresa no México. Os outros dois navios, também já encomendados, serão destinados ao trading internacional de nafta — a princípio para o fornecimento de matéria-prima para as plantas do grupo no Brasil. A Braskem tem, em fase inicial, estudos de



viabilidade tanto para cabotagem quanto para a operação fluvial da companhia no Rio Grande do Sul.

Neste primeiro momento, a empresa conta com o Costa do Futuro na operação e tem avaliações internas sobre ampliação da frota. As quatro embarcações serão construídas em estaleiros no exterior. “Para os navios em construção, ou os já encomendados, a escolha foi por estaleiros no exterior. Para a cabotagem, ainda estamos em avaliações iniciais e, por isso, não existe uma definição”, diz Cavalcanti.

O crescimento da frota de cabotagem no Brasil e o aquecimento de outros segmentos da navegação trouxeram dificuldades para a empresa compor a tripulação para a operação marítima. Segundo Cavalcanti, esse foi um dos desafios para o início desse projeto. “Neste início das operações, teremos tal serviço terceirizado, mas acompanharemos de perto a busca e o processo de contratação. Claramente existe no Brasil uma disparidade entre a disponibilidade de profissionais e o crescimento da indústria marítima. E isso é um gargalo importante a ser resolvido”, diz o gerente da Braskem.

Gurgel, da Log-In, enfatiza que contratar tripulantes brasileiros tem sido um gargalo, o que afeta a possibilidade de investimentos. Um dos motivos é o segmento offshore cada vez mais aquecido, demandando esse tipo de profissional. A cabotagem acaba competindo com o offshore com essa mão de obra. “Estudos mostram tendência de blackout de mão de obra de marítimos no curto e médio prazo. É um ‘porém’ que o setor precisa endereçar, cada vez mais, para fazer jus aos benefícios que BR do Mar traz de crescimento de capacidade”, aponta Gurgel.

A Log-In vê o mercado de cabotagem de contêineres em expansão, com 35% a 40% de crescimento de capacidade entre 2022 e 2024. Gurgel cita a incorporação de novos navios, a entrada de novos players e aumento da capacidade das frotas das empresas nesse período. “Entendemos que essa capacidade deve crescer um pouco em 2025, caso algum armador queira fazer movimento estratégico. Muito mais crescimento para absorver demanda feeder do que efetivamente que ele [armador] espera na cabotagem propriamente dita”, observa o diretor comercial.

Durante a teleconferência da Log-In, o vice-presidente de navegação disse que a aposta continua sendo no crescimento do mercado de cabotagem. A estimativa da empresa é de 5% a 7% de crescimento desse modal para 2025. Voloch contou que a empresa vem se preparando para crescer, pelo menos, no mesmo patamar do mercado. “Com o crescimento do comércio exterior brasileiro, também vamos nos preparar para surfar esse crescimento. Para 2025, esperamos continuar a capturar o crescimento da cabotagem e do feeder. Os serviços não se sustentam de forma isolada. Acreditamos no crescimento dos dois mercados em 2025 e estamos nos preparando para capturar os dois”, projeta Voloch.

A Abac verificou um crescimento de 20,9% no volume operacional do setor nos nove primeiros meses de 2024, considerando a soma dos segmentos doméstico e feeder. No 3º trimestre, as associadas apuraram 19,7% de crescimento, ante crescimentos de 16,5% no 1º trimestre e de 25,9% no 2º trimestre, fechando o semestre com crescimento de 21,4%.

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

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

A associação informa que os números do primeiro semestre foram revistos e agora incluem a movimentação da Norcoast, que iniciou operações no começo de 2024 e se filiou à Abac em setembro. Para efeito conceitual, o volume de cabotagem é a soma do doméstico com o feeder, sendo o volume doméstico a fatia mais representativa do negócio para as empresas. Os números contemplam somente as empresas associadas à Abac.

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2024

MEPC VOLTARÁ À AGENDA EM ABRIL. ESTADOS-MEMBROS AINDA BUSCAM CONSENSO ENTRE CRITÉRIOS TÉCNICOS E ECONÔMICOS

Por Danilo Oliveira Navegação 16/12/2024 - 04:20



Grupos técnicos terão mais dois encontros antes da próxima reunião do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC 83) da Organização Marítima Internacional, que será decisiva para a definição das metas de descarbonização da navegação mundial. A IMO considera que nas discussões da 82ª sessão, encerradas no começo de outubro, houve progressos importantes nas negociações para um conjunto de regulamentações globais vinculativas sobre a estrutura de emissões Net Zero, visando atingir os objetivos de redução de gases de efeito estufa (GEE) em navios, que haviam sido definidos em 2023. O

desafio das delegações, porém, será chegar a um consenso sobre temas técnicos e econômicos complexos num espaço de tempo considerado curto.

A IMO avalia que, na conclusão dos trabalhos do MEPC 82, entre 30 de setembro e 4 de outubro de 2024, os estados-membros identificaram mais pontos de convergência em suas posições. Os representantes dos países produziram um esboço do texto base para as negociações em andamento em torno das propostas de medidas de médio prazo para a redução de GEE, que devem ser adotadas em 2025.

Essas propostas de medidas de médio prazo para redução de GEE, que surgiram a partir das medidas de curto prazo adotadas anteriormente, incluem um padrão de combustível marítimo baseado em metas e que deverá introduzir gradualmente o uso obrigatório de combustíveis com menor intensidade de GEE e um mecanismo global de precificação de emissões de GEE no transporte marítimo. As proposições estão voltadas para impulsionar a transição dessa indústria a alcançar o Net Zero das emissões de GEE por volta de 2050.

O rascunho do texto legal produzido no MEPC 82 integra contribuições e propostas de estados-membros e organizações internacionais sobre possíveis emendas a serem feitas ao anexo VI da Marpol (Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios). Se adotadas, essas emendas devem incorporar as novas medidas propostas à legislação internacional.

Os debates abrangem desde temas técnicos relacionados aos combustíveis candidatos à transição energética a medidas econômicas e critérios que envolvem a taxa para navios que descumprirem as metas de descarbonização estabelecidas para as próximas décadas. Durante a sessão também houve a discussão sobre o eventual estabelecimento de um registro de intensidade de GEE e de um fundo facilitador para a implementação de elementos técnicos e econômicos das medidas de redução dos GEE da IMO.



A próxima sessão (MEPC 83) está marcada para o período de 7 a 11 de abril de 2025, quando os membros esperam aprovar as emendas que serão adotadas formalmente em outubro de 2025. Haverá um período de negociações entre esta e a próxima reunião da MEPC, a fim de resolver pontos de divergência e refinar o rascunho do texto antes da aprovação na sessão do MEPC 83, em abril de 2025, e posterior adoção no outono do mesmo ano.

A agenda do comitê prevê duas reuniões interseccionais com foco em avançar no desenvolvimento das medidas de médio prazo para a redução de emissões de GEE por navios: ISWG-GHG 18, entre os dias 17 e 21 de fevereiro de 2025; e ISWG-GHG 19 durante a semana anterior à sessão da MEPC 83.

No encerramento do MEPC 82, o secretário-geral da IMO, Arsenio Dominguez, disse que houve uma atmosfera construtiva durante a semana de discussões. “O comprometimento demonstrado nos permitiu identificar mais áreas de convergência na definição da estrutura legal para o Net Zero, que efetivamente vai guiar a próxima rodada de diálogo. Estou convencido de que na próxima sessão, vocês estarão prontos para um acordo”, declarou Dominguez.

Marcos Augusto de Almeida, representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), presente ao MEPC 82, estima que três itens referentes à parte de controle dos GEE e à eficiência energética tenham dominado 80% da reunião e representem mais da metade dos 139 documentos apresentados. Ele relata à Portos e Navios que muitos temas ainda vão precisar ser decididos em poucos meses, já que o MEPC é o deadline para que essas definições sejam adotadas.

Um dos pleitos do segmento de cabotagem, que vêm sendo discutidos junto à delegação do Brasil na IMO, é que seja facultado a países com extensa costa, como o Brasil, adotar ou não em suas águas jurisdicionais as prescrições da IMO, desde que embarcações trafeguem exclusivamente em águas nacionais. No caso específico do Brasil, estabelecer que embarcações que transitam exclusivamente em AJB, de bandeira brasileira ou estrangeira, tenham a opção de não adotar as normas da IMO. O objetivo é que viagens curtas que tocam os portos nacionais com frequência maior do que navios de longo curso sejam tratados de modo especial.

A Marinha do Brasil sugere o desenvolvimento de um plano nacional, com uma visão sistêmica e integrada das diversas políticas e iniciativas governamentais voltadas à transição energética. O objetivo, segundo a autoridade marítima, é buscar sinergias e a otimização das ações entre os setores públicos e privados. Em audiência na Comissão de Infraestrutura no Senado, em outubro, o assessor da Comissão Coordenadora para os Assuntos da Organização Marítima Internacional — IMO (CCAIMO), CMG Flavio Mathuiy, destacou o caráter de urgência por ações que enfrentem os desafios e possibilitem aproveitar as oportunidades trazidas pela transição energética no setor marítimo.

Na sessão, Mathuiy ressaltou que o Brasil será um dos mais impactados com a medida, em função das características das suas exportações serem majoritariamente commodities — com produtos de grande volume, baixo valor agregado e mercados consumidores localizados a longas distâncias. “Precisamos de uma visão sistêmica e sinérgica, com foco em soluções integradas, adequação da infraestrutura, da produção de combustíveis sustentáveis, otimização dos corredores logísticos, modernização dos portos e adequação dos meios navais”, afirmou Mathuiy.

O assessor da CCAIMO ponderou que, apesar dos impactos que essas regras podem trazer ao país, será fundamental que o Brasil as cumpra para garantir que os navios que transportam cargas nacionais possam escalar os portos estrangeiros. A CCAIMO, órgão colegiado coordenado pela Marinha do Brasil, com apoio do Itamaraty, tem participado ativamente das discussões, buscando medidas que sejam efetivas para promover a descarbonização e, ao mesmo tempo, tragam os menores impactos possíveis aos países.



Segundo Mathuiy, o Brasil tem atuado com protagonismo para garantir que os critérios de sustentabilidade do ciclo de vida dos combustíveis marítimos não sejam discriminatórios para os biocombustíveis de primeira geração, considerando as diferentes visões sobre a produção desses combustíveis e questões relacionadas a possível competição com alimentos e emissões diretas e indiretas de mudança do uso do solo.

Durante sua fala na audiência sobre a descarbonização do transporte marítimo internacional, Mathuiy propôs que o plano integrado reúna iniciativas ministeriais já em andamento. A IMO está na fase final de negociação do pacote de medidas — com elementos técnicos e econômicos que promoverão a redução gradual das emissões no transporte marítimo internacional até atingir emissões líquidas zero (NetZero) próximo a 2050. Para que as metas de redução de emissão de gases do efeito estufa estabelecidas pela agência das Nações Unidas sejam alcançadas, o Brasil precisará adotar medidas técnicas e operacionais, com previsão de aprovação em abril de 2025.

A Diretoria de Portos e Costas enxerga uma agenda positiva para o Brasil no processo de transição energética. Na visão da DPC, alcançar a emissão zero em 2050 é um objetivo difícil de ser perseguido e que exigirá muita sinergia interna entre órgãos de Estado, empresas e academia, bem como colaboração com a regulamentação das orientações da Organização Marítima Internacional. Para o diretor de Portos e Costas, vice-almirante Carlos André Coronha Macedo, a posição brasileira junto à IMO é no sentido de que as decisões tomadas pela organização abarquem soluções abrangentes e que sejam abraçadas por todos os países membros em torno de objetivos em comum.

“Não adianta tomar uma decisão na IMO em que somente alguns países tenham condição de cumprir. Esse é um ponto que o Brasil sempre tem defendido”, ressaltou Macedo, que participou da 6ª Edição do Seminário Brasil x Noruega, promovido pela FGV Direito Rio, em colaboração com a Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran) e o Real Consulado Geral da Noruega, no Rio de Janeiro (RJ). Ele salienta que a DPC vem trabalhando para internalizar as resoluções da IMO por meio das Normas, conforme suas atribuições.

Na ocasião, Macedo disse que os biocombustíveis podem ser uma excelente solução regulatória para o Brasil e para a América do Sul, principalmente para navegação interior, cabotagem, apoio offshore e apoio portuário. “Essa solução regional pode ser muito boa para o Brasil visto que temos essa matriz energética e expertise com biocombustíveis. No curto e médio e longo prazo, essa será solução adotada pelo nosso país”, projetou Macedo.

O diretor de Portos e Costas observa que a extensão da zona costeira brasileira e o perfil das atividades em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) reforçam a necessidade de soluções regionais, entre as quais o uso de biocombustíveis. Ele verifica, por exemplo, uma tendência de uso de motores de embarcações com capacidade de utilização de diferentes combustíveis. “A curto, médio e longo prazo temos condições de fornecer biocombustíveis para essa transição energética”, analisou Macedo.

A posição brasileira enviada para seu representante junto à IMO é que o Brasil será um dos países mais impactados pela transição energética, já que cerca de 95% do comércio exterior do país passam pelo mar. Além disso, o combustível utilizado no transporte marítimo é um dos principais componentes do frete. Outro fator importante é a distância dos portos brasileiros em relação aos maiores mercados internacionais, notadamente Estados Unidos, Europa e Ásia.

Macedo destacou ainda que a matriz energética brasileira é bastante limpa, o que contribui para o país ser um player potencial dessa transição. Ele acrescentou o grande número de trabalhos de pesquisa e desenvolvimento (P&D), em especial na área de combustíveis, em andamento. O diretor também mencionou que a indústria naval brasileira conta com base relevante instalada no país, com capacidade para aumentar a qualquer momento, desde que possa contar com os recursos necessários.

SECA HISTÓRICA NA AMAZÔNIA AFETA TRANSPORTE E EXPÕE FRAGILIDADES DA INFRAESTRUTURA E NECESSIDADE DE ADAPTAÇÃO

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 16/12/2024 - 04:20



A Amazônia enfrenta, em 2024, uma das piores secas de sua história recente, que já afeta diretamente mais de 747 mil pessoas, segundo dados da Defesa Civil divulgados em 30 de outubro. A baixa dos rios Solimões, Amazonas e Madeira compromete a navegabilidade e a logística, ameaçando o abastecimento de combustível, alimentos e outros insumos para comunidades e cidades na região Norte, onde grande parte das atividades econômicas depende do transporte fluvial.

Em resposta, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) intensificou ações emergenciais, como as dragagens de rios, enquanto empresas e moradores enfrentam um aumento de custos e desafios para garantir a continuidade das operações.

O fenômeno El Niño, associado às mudanças climáticas, agrava a situação, intensificando a frequência de estiagens e exigindo novas soluções logísticas e de infraestrutura para lidar com crises hídricas cada vez mais frequentes e severas. A seca de 2024 acende o alerta para a necessidade de adaptações estruturais na região, além de uma revisão nas práticas de transporte e planejamento do abastecimento em longo prazo.

A estiagem atingiu a Amazônia com uma intensidade sem precedentes, colocando em risco a navegação fluvial e o transporte de mercadorias e insumos essenciais para a região Norte do Brasil. A situação é crítica para os rios Solimões, Amazonas e Madeira, que registram níveis de água muito abaixo da média histórica, impactando diretamente o abastecimento de combustível, alimentos, medicamentos e outros produtos necessários para o dia a dia de milhões de pessoas. Em estados como Amazonas e Rondônia, a navegação fluvial é o meio principal de transporte, essencial para a economia e para o atendimento das necessidades das populações locais.

“Estamos observando um aumento considerável nas restrições à navegação, especialmente em áreas onde o volume de água já é insuficiente para atender às embarcações de grande porte”, disse o DNIT.

Com mais de 186 mil famílias afetadas pela seca até o momento, segundo dados da Defesa Civil, 2024 já ultrapassou o número de atingidos de 2023, ano que também foi marcado por uma estiagem significativa. O impacto dessa crise hídrica tem sido ampliado pelo fenômeno El Niño, que altera o padrão de chuvas na região, reduzindo drasticamente a precipitação. Segundo o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), o El Niño intensifica os períodos de estiagem, tornando as secas mais severas e duradouras.

“O fenômeno El Niño vem se intensificando nos últimos anos e aumentando o déficit de chuvas na Amazônia, enquanto o aquecimento do Atlântico Tropical Norte reduz o fornecimento de umidade para a região, impactando diretamente o ciclo de chuvas”, explicou o pesquisador do INPA.

Diante da baixa histórica dos rios, o DNIT intensificou as operações de dragagem de manutenção, realizadas por meio do Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA), que busca garantir a navegação em trechos críticos dos rios Solimões, Amazonas e Madeira. A dragagem é uma medida necessária para a retirada de sedimentos que se acumulam no leito dos rios, aumentando a profundidade e permitindo a passagem de embarcações em áreas que, de outra forma, estariam intransitáveis.



“Nossa prioridade tem sido realizar as dragagens em pontos estratégicos, onde a navegação já é crítica. Isso permite uma maior segurança para as embarcações e evita interrupções no transporte fluvial”, afirmou o DNIT em nota oficial.

Entre os trechos críticos que estão passando por dragagem no Rio Solimões, destacam-se os percursos entre Coari e Codajás, além de Benjamin Constant e Tabatinga, regiões que sofrem restrições severas à navegação. Já no Rio Madeira, uma importante rota de transporte para estados como Rondônia e Acre, a dragagem é realizada entre Porto Velho e Manicoré, assim como na travessia da BR-230, em Humaitá. Essas ações visam manter a segurança e a continuidade das operações fluviais, minimizando os impactos sobre o abastecimento e a economia local.

“O PADMA permite uma manutenção constante e uma segurança maior para a navegação. As dragagens garantem que, mesmo em situações de baixa, os pontos críticos permaneçam navegáveis”, concluiu o porta-voz do DNIT.

Para garantir a resiliência das infraestruturas portuárias da região, o DNIT coordena ainda o Programa de Revitalização e Ampliação de Portos da Amazônia (Prorevit Portos), que tem como objetivo a modernização e a adaptação das instalações portuárias. Esse programa pretende preparar os portos amazônicos para enfrentar os desafios impostos por crises hídricas, como secas e cheias extremas, assegurando que as operações de transporte continuem, mesmo em condições climáticas adversas.

“O Prorevit Portos foi desenhado para atender especificamente às necessidades do transporte fluvial amazônico, permitindo que a infraestrutura portuária se adapte ao longo das estações secas e de cheia”, afirmou a diretoria do DNIT.

A seca na Amazônia é amplamente relacionada aos efeitos das mudanças climáticas, que têm contribuído para eventos de seca e cheia cada vez mais intensos e frequentes. O INPA aponta que o aquecimento global tem alterado o ciclo hidrológico da região, o que reflete diretamente nos níveis dos rios e, conseqüentemente, na navegabilidade e nas atividades econômicas que dependem da hidrovia.

“Há uma relação direta entre as mudanças climáticas e o aumento da frequência das secas e cheias extremas na região”, explicou o pesquisador do INPA, que estuda as alterações climáticas nos rios amazônicos.

O fenômeno El Niño, que provoca o aquecimento das águas do Oceano Pacífico, altera o padrão de chuvas na Amazônia, reduzindo a precipitação e intensificando os períodos de seca. Além do El Niño, outro fator climático relevante é o aquecimento do Atlântico Tropical Norte, que interfere na movimentação das massas de ar e reduz o fornecimento de umidade para a região. Essas mudanças fazem com que a estação seca se prolongue, e a temporada de chuvas se concentre em períodos curtos, causando extremos de cheia e seca que afetam de maneira direta a economia e o cotidiano dos ribeirinhos.

“Esses fatores climáticos impactam diretamente a navegabilidade e o abastecimento da região, pois os rios amazônicos são essenciais para o transporte de produtos e para a sobrevivência das comunidades locais”, destacou o especialista do INPA.

Pesquisadores do INPA alertam que, devido às mudanças climáticas, a previsão é que essas condições de seca extrema se tornem mais frequentes nas próximas décadas. Isso representa um grande desafio para a logística e a infraestrutura da Amazônia, que deverão se adaptar às novas condições para garantir que a navegação fluvial e o abastecimento da região não sejam comprometidos.

Empresas que atuam no transporte fluvial na região Norte têm sentido de forma severa os impactos da seca. A Log-In Logística Integrada, uma das principais empresas de navegação que operam na região, precisou adaptar suas operações para manter o abastecimento em áreas isoladas. A

companhia instalou um píer flutuante na cidade de Itacoatiara (AM), a cerca de 270 km de Manaus, permitindo o transbordo de cargas de navios maiores para balsas menores, que conseguem navegar mesmo em trechos onde a profundidade é insuficiente para embarcações de maior porte.

“Em 2023, o impacto foi severo, com a interrupção total do trânsito de navios por seis semanas. Em 2024, os níveis de profundidade estão ainda mais baixos, e a situação foi ainda mais complicada”, relatou Marcos Voloch, vice-presidente de Navegação da Log-In.

Essa adaptação, embora necessária, aumentou os custos operacionais da empresa. Segundo o vice-presidente de navegação da Log-In, Marcos Voloch, as operações em Itacoatiara representam um custo adicional significativo, pois exigem que os trabalhadores se desloquem para locais mais distantes e fiquem em estruturas temporárias, como refeitórios e áreas de descanso. Além disso, a operação de balsas e o tempo de espera das embarcações no píer flutuante em Itacoatiara tornam o processo logístico mais caro e demorado, afetando o abastecimento e as margens de lucro da empresa.

“Houve um aumento substancial nos custos operacionais, já que toda uma estrutura precisou ser montada em Itacoatiara, onde não havia nada”, completou Voloch.

O impacto das secas intensas na Amazônia também gerou mudanças no setor de seguros, com empresas especializadas adaptando suas apólices para cobrir os riscos enfrentados por quem depende do transporte fluvial na região. Seguradoras como Marsh Brasil e OneGlobal desenvolveram apólices específicas para proteger embarcações e mercadorias, ampliando as coberturas para casos de seca extrema e garantindo a segurança financeira das empresas.

“Estamos apoiando nossos clientes e esclarecendo primeiro quais tipos de cobertura eles possuem, quais os riscos de operar com níveis baixos de água e possíveis exclusões”, afirmou Marcos Franco, superintendente de Marine da Marsh Brasil.

Entre as soluções oferecidas, estão seguros de que cobrem avarias em embarcações e mercadorias, além de seguros paramétricos, que protegem contra perdas financeiras causadas por eventos climáticos extremos. Esse tipo de seguro permite que as empresas garantam uma compensação financeira em casos de seca severa, como a que afeta a Amazônia em 2024.

“Com a aceleração das mudanças climáticas, temos observado uma alta demanda por seguros paramétricos, que cobrem eventos extremos como secas e cheias, oferecendo mais proteção para o setor fluvial”, completou Suellen Nepomuceno, da OneGlobal.

Com a baixa dos rios, os ataques a embarcações nos rios da Amazônia aumentaram e tripulantes e marinheiros estão cada vez mais vulneráveis à violência. Além das perdas materiais, esses trabalhadores enfrentam agressões físicas e psicológicas durante as abordagens criminosas.

Entretanto, o suporte oferecido pelas empresas, tanto em termos de segurança quanto de assistência emocional, é considerado insuficiente, segundo especialistas e relatos de vítimas. A situação dos trabalhadores fluviais na Amazônia tornou-se alarmante devido ao aumento da violência nos rios da região. As embarcações, principalmente aquelas que transportam cargas valiosas, têm sido alvos frequentes de grupos criminosos, resultando em danos tanto materiais quanto emocionais.

Diego Costa, piloto fluvial que sofreu dois ataques, sendo o mais recente em maio de 2024, compartilha uma experiência dolorosa. “Eu e a tripulação fomos mantidos reféns por uns 20 minutos, à luz do dia. Fomos humilhados e sofremos agressões físicas, com ameaças de morte constantes”, relatou à Portos e Navios.

Diego, que está em tratamento devido ao trauma, sofre de síndrome do pânico e insônia, além de outros problemas emocionais decorrentes da violência. O caso de Diego não é isolado. Muitos trabalhadores são submetidos à violência física e psicológica, com relatos de assaltantes que permanecem a bordo das embarcações por horas, ameaçando as tripulações. “Estou em tratamento

com recursos próprios. A empresa, após o ataque, limitou-se a oferecer pêsames e nos ordenou a continuar o trabalho, sem sequer considerar o estado psicológico da tripulação", desabafou o piloto Maurício Sampaio da Cunha, advogado trabalhista e especialista em direitos dos aquaviários, destaca que os tripulantes têm direitos claros em relação à segurança durante as operações fluviais. "Os trabalhadores têm o direito de operar em um ambiente seguro, receber treinamento adequado e ter acesso a equipamentos de proteção individual (EPIs), além de assistência psicológica quando necessário", diz o advogado.

Mesmo após a abordagem, as empresas não oferecem suporte financeiro para ressarcir pertences roubados, nem assistência psicológica para os tripulantes. O cenário da violência nas rotas fluviais da Amazônia é preocupante e requer ações coordenadas entre empresas, sindicatos e autoridades. Enquanto as autoridades e as empresas debatem soluções, os trabalhadores fluviais continuam a enfrentar os desafios da insegurança, sem apoio adequado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2024

PRODUTOS E SERVIÇOS 744

Da Redação Produtos e serviços

Protocolo de intenções

A Fundação de Estudos do Mar (Femar) e a Fundação Ezute firmaram, em novembro, protocolo de intenções com o propósito de unir esforços no estabelecimento de parcerias em áreas relacionadas a Projetos de Ciência, Tecnologia e Inovação (C,T&I) com foco no ambiente marítimo. O protocolo de intenções foi assinado pelo presidente da Fundação Ezute, Delfim Ossamu Miyamaru Roberto Lorenzoni, e pelo presidente da Femar, Marcelo Francisco Campos.

A parceria visa agregar valor aos empreendimentos de interesse da MB apoiados pela Femar, tendo em vista a excelência da Fundação Ezute na construção dos chamados "sistemas dos sistemas" ou sistemas críticos de grande complexidade.

My Smart Broker

Uma nova plataforma, My Smart Broker (MSB), promete transformar a maneira como indivíduos e empresas se conectam e fecham negócios. A plataforma surge como a solução para armadores e petroleiras que desejam afretar, vender ou comprar embarcações de forma rápida e eficiente. Fundada por Luan Dal Bó, engenheiro naval pela UFRJ, e Eduardo Conz, analista de sistemas pela Unipar, a plataforma veio para quebrar barreiras de um mercado ainda pouco digitalizado. Construída para ser um intermediário inteligente entre atores do mercado de afretamento de embarcações, o MSB reúne aspectos importantes para uma excelente negociação: dados, transparência e processos objetivos e organizados.

A plataforma web oferece um ambiente seguro e colaborativo, no qual usuários podem negociar sem barreiras e com oportunidades potencializadas. Ao contrário do processo atual de negociações, bastante burocrático e engessado, o My Smart Broker atua com eficiência e praticidade, e toda a licitação ocorre por meio da plataforma.

O MSB funciona como uma fonte de dados de mercado, por possuir um banco amplo e geração indicadores de mercado e Inteligência Artificial (IA) para geração de insights.

Capacidade autônoma

A Saab apresenta o Autonomous Ocean Core, um sistema de controle autônomo pronto para uso que oferece recursos de autonomia para plataformas navais de superfície e subsuperfície em missões militares e civis. O sistema de controle independente de embarcações possui uma arquitetura aberta e foi projetado para tornar embarcações autônomas e aumentar o sucesso de suas missões no mar. Ele fornece autonomia básica, incluindo o controle da embarcação, para plataformas na superfície do oceano ou abaixo dela e permite que os operadores acrescentem recursos adicionais continuamente sem perder as funções de segurança incorporadas.



Com o Autonomous Ocean Core integrado, as embarcações sem tripulação podem operar em missões como detecção e remoção de minas, inteligência, vigilância e reconhecimento, bem como guerra eletrônica. O sistema tem diferentes modos de manobra em uma missão, cada um deles oferecendo suporte ao controle preciso e à flexibilidade operacional com base na necessidade da missão. Além disso, o sistema pode ser configurado para operar de três maneiras diferentes, cada uma delas adaptada às necessidades operacionais e aos requisitos de segurança específicos.

O sistema está pronto para executar tarefas imediatamente, com ou sem funcionalidade adicional. Com a segurança garantida, ele fornece uma base sólida para a expansão das capacidades de autonomia por meio do desenvolvimento contínuo da Saab e de colaborações com terceiros.

“O desenvolvimento de unidades navais autônomas e não tripuladas está progredindo, melhorando as capacidades das operações de segurança marítima. O Autonomous Ocean Core pode impulsionar os principais pontos fortes operacionais para as tarefas monótonas, árduas, perigosas e caras. Esse sistema de controle oferece aos nossos clientes uma vantagem tática, aumentando a disponibilidade e a eficiência e tornando-os menos dependentes de mão de obra ativa”, afirma Mats Wicksell, vice-presidente sênior e diretor da área de negócios Kockums da Saab.

Estufagem de contêineres

A Movecta, empresa de logística integrada, está expandindo sua operação de estufagem de contêineres para exportação de commodities agrícolas. A estrutura implementada no terminal alfandegado do Guarujá (SP) passou a contar com quatro estações de trabalho, aumentando a produtividade e capacidade operacional.

“Ao expandir para quatro estações, conseguimos otimizar o uso do espaço e integrar buffers para contêineres vazios, proporcionando um fluxo contínuo de operações e quase dobrar a capacidade de estufagem”, explica Flávio Nova, líder da Movecta na unidade do Guarujá. “Essa remodelação torna nossa operação mais estratégica e ágil, com um serviço ainda mais eficiente. Além de algodão, essa estrutura também pode operar com outros produtos, como café e açúcar, aumentando nossa capacidade de atender às necessidades diversificadas de nossos clientes”, completa.

Para operar dessa forma, a companhia investiu cerca de R\$ 800 mil tanto em melhorias operacionais (elevação de pisos, aumento da área, ampliação da frota de empilhadeiras e de transportes) como também no aumento da equipe dedicada à operação. Neste ano a Movecta já destinou cerca de R\$ 20 milhões para modernizar as operações de seu terminal alfandegado no Guarujá. Os valores foram destinados majoritariamente para a aquisição de quatro reachstackers, além de novos caminhões para o transporte de cargas e novos sistemas para suas operações.

Transmissão de energia

A Belgo Arames lança produto no território nacional a primeira cordoalha revestida com Bezinal (zinco e alumínio) para fabricação de cabo condutor elétrico ACSS (Condutor de Alumínio com Suporte de Aço – do inglês Aluminum Conductor Steel Supported). O revestimento apresenta uma durabilidade até três vezes maior se comparada a das cordoalhas existentes e sua aplicação é recomendada principalmente em regiões litorâneas, cuja taxa de corrosão é superior às outras regiões do país. Por essa característica, o cabo ACSS é altamente indicado para a recapacitação de linhas de transmissão de energia.

O uso desta cordoalha oferece vantagens sustentáveis, pois reduz o número de manutenções e substituições de cabos. Além disso, sua capacidade de carga mecânica é até 25% maior e sua capacidade de condução de energia elétrica é superior em até 16%. Ela também é composta de materiais 100% recicláveis.

Segundo o gerente de Negócios da Belgo Arames, Sidnei Martins, com o produto, a Belgo fortalece o mercado de energia ao ofertar uma tecnologia produzida e vendida no país para produção de cabos condutores de alta performance. A cordoalha Bezinal ACSS fabricada pela Belgo atende as especificações da Norma Brasileira Regulamentadora (NBR) 15583 e da Sociedade Americana de



Testes de Materiais (ASTM) B500. Já os seus fios atendem às especificações da ASTM B802 e da ASTM B803.

Monitoramento

A Log CP, desenvolvedora de ativos logísticos, criou um Centro de Controle Operacional (CCO), que permite o monitoramento em tempo real de mais 1,6 milhão metros quadrados de empreendimentos administrados pela companhia. Com mais de 1,7 mil câmeras inteligentes, operadas 24 horas por dia, em sete dias da semana, a estrutura apoia diretamente equipes de vigilância, fiscaliza processos e gerencia demandas operacionais. O objetivo é padronizar atuações.

A interligação entre os dispositivos é realizada a partir do sistema HikCentral, que conta com um servidor dedicado para coleta e processamento das imagens simultâneas, além de redundância em energia, conectividade e equipes de monitoramento. Dessa forma, com a elevação do nível de monitoramento, a Log pode garantir a segurança nos condomínios que administra.

Os colaboradores dos condomínios podem criar os relatórios por meio do Logan, o assistente digital da Log CP, com uso de dispositivos móveis (smartphones e tablets) ou computadores. Todos os passos são integrados com apoio da ferramenta Zendesk e atualizados em tempo real, facilitando a solução e tomada rápida de decisões que passaram a ser orientadas por dados.

Novo escritório

A DP World inaugurou recentemente um novo escritório de freight forwarding (gerenciamento de carga, em português) em Itajaí, Santa Catarina. O novo espaço marca mais uma etapa da expansão da DP World. O escritório utiliza a rede global da DP World para auxiliar os clientes no gerenciamento dos processos de carga, melhorando o controle, resiliência e eficiência na cadeia como um todo.

A nova instalação oferece uma série de serviços, como frete marítimo por FCL (full container load) e LCL (less container load), frete aéreo, transporte doméstico rodoviário de contêiner, seguro internacional e desembaraço alfandegário.

Segundo Fábio Siccherino, CEO da DP World Brasil, “o novo escritório em Itajaí amplia a capacidade operacional e está alinhado com nossa missão de reforçar a operação nos negócios locais. Estamos focados em impulsionar as exportações de madeira, móveis e cerâmicas, enquanto melhoramos as importações de têxteis, peças automotivas e produtos finais para estimular o crescimento e desenvolvimento regional”.

Painel de controle

A Tramontina, por meio da divisão IPEX (dedicada a fornecer soluções elétricas destinadas aos setores industriais e de construção civil), concluiu o projeto desenvolvido para a plataforma FPSO “Valente”, operada pela PRIO (antiga PetroRio). O painel da Tramontina faz parte de uma nova infraestrutura que apoiará a PRIO na exploração do Campo de Wahoo, situado a 35 quilômetros da FPSO “Valente”, interligando as unidades. Com alta complexidade técnica, o objetivo é aprimorar a integração entre operações onshore e offshore, promovendo maior segurança e sustentabilidade no novo campo.

O painel, composto por 42 caixas interligadas eletricamente com componentes de potência, comando e sinalização certificados conforme as normas vigentes para áreas potencialmente explosivas, apresenta dimensões de 4,7 metros de largura, 0,6 metro de profundidade e 2,5 metros de altura.

Entre os segmentos que podem ser atendidos pela empresa estão indústrias de biocombustíveis, refinarias, plataformas de petróleo, silos agrícolas, alimentos, bebidas, celulose, usinas, químicas, farmacêuticas, entre outros.

Missão crítica

A Seal Sistemas, integradora de tecnologias para a cadeia de suprimentos, tornou-se parceira do programa de canais da APC Schneider Electric, empresa de gestão de energia e automação. A



categoria, restrita a um grupo seletivo de integradores especializados, garante à companhia brasileira e aos seus clientes acesso ao maior nível de suporte dedicado de engenharia e produtos da multinacional francesa no segmento de missão crítica.

Ambas as empresas estabeleceram uma ampla parceria para intensificar a oferta de soluções completas de infraestrutura física de TI, como nobreaks, racks de TI, régulas de distribuição, máquinas de ar-condicionado de precisão e sensores de monitoramento ambiental. Essa aliança estratégica abarca diversas frentes de atuação no mercado brasileiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2024

EDITORIAL 744

Da Redação Editorial

Uma conjuntura de fatores começa a se alinhar para possibilitar a volta de construções nos grandes estaleiros nacionais. Ainda com demandas pontuais como reparos e desmantelamentos, esse grupo vem se recuperando dos 10 anos de crise desse setor e já vislumbra as chances de encomendas para a construção de novas embarcações. O caminho ainda é longo, mas os primeiros contratos aparecem mais próximos do horizonte.

A primeira licitação da Transpetro nesse novo ciclo da indústria naval teve 20 interessados e uma proposta única, que seguirá os ritos até uma possível homologação do resultado para a construção dos quatro primeiros navios do programa TP25. A companhia pretende lançar outros três editais para a contratação de um total de 25 unidades.

Paralelamente, o governo federal editou um decreto regulamentando a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos produzidos no Brasil. Apesar desses estímulos, estaleiros e empresas brasileiras de navegação seguem atentos em defesa do marco regulatório para preservar mecanismos consolidados como o Registro Especial Brasileiro (REB), que beneficia EBNs e a indústria naval.

A cabotagem é destaque nesta edição, com números positivos apresentados no decorrer de 2024, que refletem o aumento dos serviços feeder. Os armadores relatam a expansão da frota e uma série de desafios logísticos ao longo deste ano, tanto por conta do aumento da ocupação dos pátios de contêineres pelo país, quanto pela estiagem, que voltou a impactar a atividade de navegação na região Norte a partir do terceiro trimestre de 2024.

A situação crítica, por mais um ano, demandou mais planejamento das empresas portuárias e de navegação para conseguir atender o período de baixa dos níveis dos rios. Há uma demanda por dragagem que exige cada vez mais do poder público agilidade para garantir os recursos para aprofundamento e manutenção dos trechos navegáveis no tempo necessário. Já o setor privado precisou encontrar soluções para driblar as restrições de tráfego aquaviário, com a implantação de píeres flutuantes e a antecipação de cargas.

Esta edição traz ainda uma reportagem sobre a necessidade de obras para expansão da infraestrutura portuária. A sustentabilidade segue firme na agenda e está presente nesta publicação com matérias sobre as discussões das metas de descarbonização no MEPC/IMO e sobre oportunidades e barreiras para desenvolvimento de uma indústria de reciclagem de navios e plataformas no Brasil.

Boa leitura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2024

FLEXIBILIZAÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL EM CONTRATOS DE E&P SEGUE PARA O SENADO

Por Danião Oliveira Indústria naval 13/12/2024 - 22:28



Projeto de lei 3.374/2024, aprovado na Câmara dos Deputados, trata da transferência de excedentes de conteúdo local em contratos de petróleo e gás

O projeto de lei que trata da transferência de excedentes de conteúdo local nos contratos de exploração e produção de petróleo e gás natural foi aprovado na Câmara dos Deputados, na última quinta-feira (12). O PL 3.374/2024, de autoria do executivo, agora seguiu para votação no Senado. Os parlamentares provaram o texto do relator, deputado Kiko Celeguim (PT-SP). Ele explicou que a proposta pretende incentivar as contratações nacionais em níveis superiores aos exigidos contratualmente, alavancar a indústria brasileira, em particular o setor naval, e impulsionar o avanço tecnológico.

"Hoje alguns projetos atrasam porque o mercado não consegue se organizar e ter conteúdo nacional naquela encomenda específica. Nesse sentido, não vamos abrir mão do conteúdo nacional, vamos diversificar, dinamizar e incentivar empresas a se consorciar para não deixar de aproveitar novas oportunidades de investimentos", justificou Celeguim, durante sessão plenária.

O substitutivo aprovado incorpora ainda a medida provisória 1.255/24, que permite a depreciação acelerada para navios-tanque novos, fabricados em estaleiros nacionais e empregados no transporte de cabotagem de petróleo e seus derivados. Esse mecanismo reduz o Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) que terão de ser recolhidos pelas empresas beneficiadas.

O presidente da Frente parlamentar mista em defesa da indústria naval brasileira, o deputado Alexandre Lindenmeyer (PT/RS), acredita que as articulações realizadas asseguraram que o texto aprovado na Câmara contemplasse as aspirações da indústria nacional. Ele avalia que, junto com o PLP 68/2024, que regulamenta a Reforma Tributária, e outras medidas, a indústria naval brasileira ganha um novo fôlego, reafirmando sua importância estratégica para o país e abrindo perspectivas animadoras para investimentos, inovação e crescimento sustentável nos próximos anos.

"Essas vitórias legislativas representam um marco importante para a revitalização e fortalecimento da indústria naval brasileira. Com a manutenção dos incentivos e a proteção contra concorrência desleal, o setor está agora melhor posicionado para retomar seu crescimento, gerar empregos e contribuir significativamente para a economia nacional", afirmou Alexandre Lindenmeyer.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/12/2024



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 16/12/2024