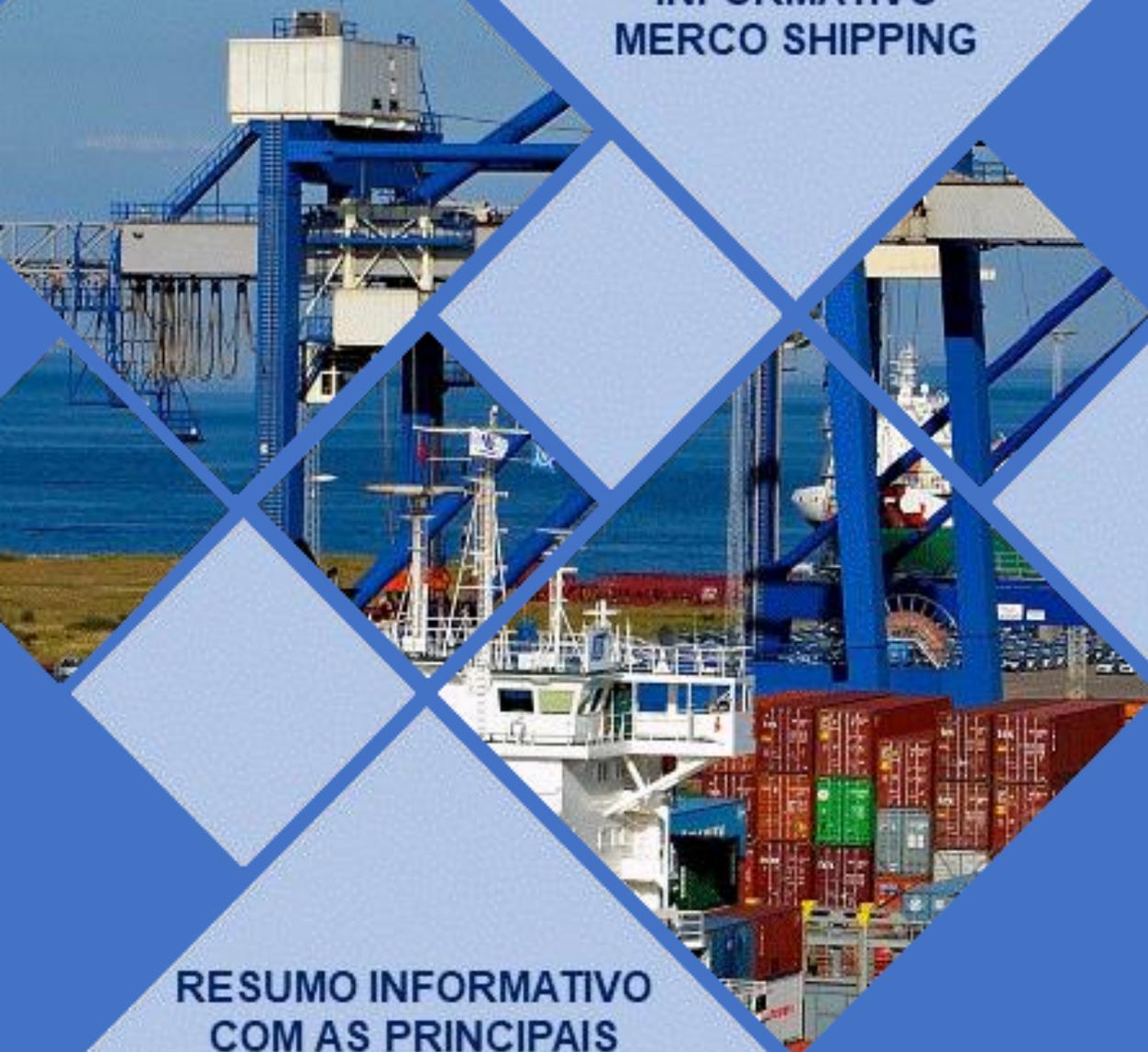


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 149/2024
Data: 23/12/2024

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS EM PRAIA GRANDE VAI 'COMPLEMENTAR' O PORTO DE SANTOS, DIZ EMPRESA; ENTENDA.....	4
PORTO NO RIO GRANDE DO SUL SE RECUPERA APÓS CATÁSTROFE CLIMÁTICA	5
PROJETO DE LEI MUDA REGRAS DE NAVEGAÇÃO PELO BRASIL E SETOR PRIVADO VÊ RISCOS; ENTENDA.....	6
EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE COBRE TERÁ ALTA NO PORTO DE MACEIÓ.....	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
SPIC VAI INVESTIR R\$ 755 MILHÕES EM DOIS PARQUES EÓLICOS NO RN.....	8
PROJETO COM BIOMA CAATINGA IMPULSIONA MERCADO DE H2V NO PIAUÍ.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER IMPLEMENTAÇÃO DA EF-118.....	11
RENAN FILHO ASSUME COMPROMISSO COM RECONSTRUÇÃO DE PONTE ENTRE MARANHÃO E TOCANTINS E ANUNCIA SINDICÂNCIA PARA APURAR RESPONSÁVEIS	12
RENAN FILHO ACOMPANHA TRABALHOS DE BUSCA APÓS DESABAMENTO DA PONTE JUSCELINO KUBITSCHKE, QUE LIGA TOCANTINS AO MARANHÃO.....	13
MELHOR, MAIS SEGURO E MAIS RÁPIDO: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ACELERA ENTREGA DE OBRAS RODOVIÁRIAS PRIORITÁRIAS PELO PAÍS.....	13
NOVA PONTE SOBRE O RIO CAÍ, NO RIO GRANDE DO SUL, É ENTREGUE EM TEMPO RECORDE PELO MINISTRO DOS TRANSPORTES, RENAN FILHO	17
PORTAL PORTO GENTE	18
PORTO SUDESTE SE TORNA LOCAL PORT SERVICE (LPS) E ELEVA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NA BAÍA DE SEPETIBA.....	18
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS SE MANTÉM AQUECIDA E APONTA PARA MARCA HISTÓRICA EM 2024 ...	20
ITAJAÍ ABRAÇA A REGIONALIZAÇÃO DO SEU PORTO	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – O APROFUNDAMENTO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS	22
NACIONAL - HUB – CURTAS - “PACOTE DE CORTE DE GASTOS APROVADO PELO CONGRESSO É “PRIMEIRA LEVA”	23
<i>Corte de gastos 1</i>	23
<i>Corte de gastos 2</i>	23
<i>Corte de gastos 3</i>	23
<i>Corte de gastos 4</i>	24
<i>Sem interferência 1</i>	24
<i>Sem interferência 2</i>	24
NACIONAL - AVIÃO DE PEQUENO PORTE CAI NO CENTRO DE GRAMADO	25
NACIONAL – SOBE PARA 41 NÚMERO DE MORTOS EM ACIDENTE EM MG	25
REGIÃO SUL - PARANÁ ANUNCIA R\$ 6 BI PARA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	25
REGIÃO SUDESTE - APROFUNDAMENTO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS COMEÇA EM JANEIRO.....	27
REGIÃO NORDESTE - BANCO MUNDIAL DESTINA US\$ 9 MILHÕES PARA IMPULSIONAR TRANSIÇÃO NO PECÉM	28
REGIÃO CENTRO-OESTE - CÁCERES ENTRA NO MAPA DAS ZPES COM OPERAÇÕES PREVISTAS PARA O PRÓXIMO MÊS	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SEM PROMESSAS PARA 2025 – VAMOS NOS PREPARAR PARA ELE. PARTE 4 DE 4:	
DEPENDÊNCIA EXTERNA NUNCA MAIS.....	30
OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - RESPEITEM O PISO PREVIDENCIÁRIO!	32
JORNAL O GLOBO – RJ	33
LÍDERES DA CÂMARA VEEM EXAGERO DE DINO EM DECISÃO QUE MANDA PF INVESTIGAR LIBERAÇÃO DE EMENDAS PARLAMENTARES	33
TRUMP ESCOLHE STEPHEN MIRAN PARA CHEFIAR SEU CONSELHO DE ASSESSORES ECONÔMICOS	35
GOVERNO DE BIDEN, NOS EUA, ABRE INVESTIGAÇÃO SOBRE ESTRATÉGIA DA CHINA PARA DOMINAR INDÚSTRIA GLOBAL DE CHIPS	36
ANGRA 3 AGUARDA DECISÃO DO GOVERNO, ENQUANTO CANTEIRO DA USINA CONSUME R\$ 220 MILHÕES POR ANO	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
GOVERNO CEDE À MANOBRA DE LIRA E LIBERA R\$ 728 MILHÕES ANTES DE SUSPENSÃO POR DINO	41
MUDANÇAS NA SECOM VÃO ALÉM DE PAULO PIMENTA, E SIDÔNIO CHEGARÁ AO GOVERNO COM ‘CARTA BRANCA’	43
‘ERA UMA COISA QUE ESTAVA VISÍVEL ATÉ PARA UMA CRIANÇA’, DIZ VEREADOR QUE FILMOU PONTE CAINDO	44
MILEI ELIMINA IMPOSTO QUE TRIBUTAVA COMPRAS E PAGAMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA	45
PETROBRAS RESCINDE CONTRATO COM BRAVA ENERGIA NA BACIA DE SANTOS.....	45
PDT VAI AO STF CONTRA DEFINIÇÃO DA SELIC E PEDE QUE TRIBUNAL SUSPENDA ÚLTIMA DECISÃO DO COPOM	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 149/2024
Página 3 de 54
Data: 18/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
DESAFIO DO GOVERNO É FAZER REFORMA QUE FORTALEÇA BASE ALIADA.....	47
TUDO SERÁ APURADO, DIZ MINISTRO SOBRE PONTE QUE CAIU APESAR DOS ALERTAS	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	49
TRANSPETRO CONCLUI NEGOCIAÇÃO COM ECOVIX E MAC LAREN PARA CONSTRUÇÃO DOS 4 HANDY	49
AUDIÊNCIA PÚBLICA EM PARANAGUÁ DISCUTE ESTUDO DE IMPACTO DO PORTO GUARÁ	51
NAVIOS DA TRANSPETRO E APOIO MARÍTIMO FORAM DESTAQUE DA 57ª REUNIÃO DO CDFMM.....	51
CSN FIRMA PROTOCOLO DE INTENÇÕES COM PETROBRAS PARA PLANTA DE HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO.....	53
AMPORT APOIA CONCESSÃO DE HIDROVIAS EM CARTA ABERTA AO GOVERNO	53
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS EM PRAIA GRANDE VAI 'COMPLEMENTAR' O PORTO DE SANTOS, DIZ EMPRESA; ENTENDA

Projeto Litoral Plaza Port, com dois berços de atracação, foi apresentado ao Governo Federal
Por Bárbara Farias



Empresa afirma que projeto garante a preservação ambiental da praia e do Parque Estadual Xixová-Japuí (Reprodução)

O Grupo Peralta iniciou os estudos para construir um terminal de cruzeiros "com investimento privado" em Praia Grande e afirma que há demanda para um segundo equipamento turístico desse porte na Baixada Santista. O projeto, denominado Litoral Plaza Port, foi apresentado pelo deputado federal e prefeito eleito de Praia Grande, Alberto Mourão (MDB), ao ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, no início do mês.

A proposta surge num momento em que o próprio Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Autoridade Portuária de Santos (APS), a Prefeitura de Santos e a arrendatária Concais discutem a transferência do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini de Outeirinhos para o Valongo, com o intuito de impulsionar o turismo na região central de Santos.

Em nota, o Grupo Peralta informa que o empreendimento "complementa as operações do Porto de Santos, atendendo a uma demanda estratégica identificada por estudos".

O grupo argumenta que o novo terminal do Valongo oferecerá três berços, enquanto o terminal de Praia Grande disponibilizará outros dois, totalizando cinco berços de atracação e "alcançado a infraestrutura necessária para atender passageiros, trabalhadores e companhias com eficiência".

Segundo a empresa, o projeto segue em fase de estudos e adequações, com o objetivo de "ampliar a estrutura portuária" e "impulsionar a economia" da Baixada Santista, do Estado e do País. O

Peralta ressalta que o projeto visa a preservação ambiental, especialmente na "Praia de Itaquitanduva, Parque Estadual Xixová-Japuí e arredores", região onde o equipamento poderá ser instalado.

Sem dar mais detalhes, a companhia informa que a proposta está em fase de obtenção das licenças necessárias e reitera que as imagens divulgadas são "conceituais, podendo sofrer ajustes à medida que os estudos avançam".

De acordo com o grupo empresarial, o local escolhido para o terminal visa "oferecer comodidade no embarque e desembarque de passageiros graças ao receptivo que funcionará no shopping" localizado na entrada da Cidade.

O Peralta informa que outros detalhes serão divulgados futuramente, conforme o andamento do projeto e as aprovações e trâmites legais.

Já Mourão diz que o projeto resultará na expansão do turismo de toda a região, "impulsionando a geração de emprego e renda, além de incentivar o desenvolvimento de novos negócios".

Volume não justifica proposta, diz especialista

O volume atual de navios e passageiros que a Baixada Santista recebe na temporada de cruzeiros não justifica a implantação de um novo terminal na região. A opinião é do consultor portuário Ivam Jardim Arienti, da Agência Porto Consultoria.

O especialista afirma que os três berços projetados para o terminal no Valongo são suficientes para que o Concais atenda à demanda com eficiência.

Ivam Jardim ainda avalia que o custo do novo terminal seria “altíssimo” e dificilmente se pagaria. “Trata-se de uma obra offshore complexa, com licenciamento ambiental rigoroso nessa região. A operação de passageiros é sazonal, no verão, e os volumes são insuficientes para remunerar esse tipo de projeto”, argumenta.

Autoridade portuária

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informa que “é legítimo que o mercado acompanhe, estude e proponha novos terminais portuários, fora do porto organizado, e identifique se é viável economicamente”.

A administração portuária santista afirma, porém, que, “além da demanda, há que se considerar os impactos ambientais e de vizinhança a serem tratados entre os órgãos fiscalizadores e os empreendedores”, acrescentando ainda que é preciso verificar a segurança da navegação no local. “Cabe à Marinha avaliar as condições de tráfego de grandes embarcações”.

MPor Questionado, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) não respondeu para A Tribuna.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/12/2024

PORTO NO RIO GRANDE DO SUL SE RECUPERA APÓS CATÁSTROFE CLIMÁTICA

Números sobem no principal porto gaúcho

Por A Tribuna.com.br



Ativo se recupera após a calamidade causada pelas chuvas no RS (Divulgação/Portos RS)

O Porto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, alcançou em novembro deste ano a maior movimentação de cargas para o mês dos últimos dez anos: foram 4,140 milhões de toneladas. O volume representa um crescimento de 117% em relação a novembro de 2014, quando foram movimentadas 1,909 milhão de toneladas.

As principais origens das importações no período foram China, com 1.357.468 toneladas, Argentina, com 1.726.589 toneladas, Estados Unidos, com 857.539 toneladas, e Rússia, com 659.456 toneladas.

“Esse resultado é reflexo de todas as ações do processo de recuperação gaúcho após calamidade (enchentes e destruição causadas pelas chuvas no início do ano). Além disso, demonstra a concretização do fortalecimento da Portos RS como hub logístico”, destacou Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, que faz a gestão dos portos do Estado.

Entre os tipos de carga mais movimentados, destacam-se soja em grão, farelo de soja, celulose e cloreto de potássio, consolidando o papel do Porto do Rio Grande como um dos principais polos logísticos para o escoamento de commodities e produtos essenciais para a economia nacional.

“Esse resultado é mais uma demonstração de como o estado trabalha para se recuperar, é um resultado histórico. E o Porto do Rio Grande, assim como o Porto de Pelotas e o de Porto Alegre,

tem uma importância estratégica para a economia do Rio Grande do Sul”, destaca o secretário estadual de Logística e Transportes, Juvir Costella.

Em nota, a Portos RS disse que a movimentação recorde de novembro destaca “a eficiência das operações portuárias e o compromisso contínuo da Portos RS em otimizar a infraestrutura e atrair novas demandas”. Afirma, ainda, que o desempenho reforça a posição do Porto do Rio Grande como um eixo estratégico para o comércio exterior.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/12/2024

PROJETO DE LEI MUDA REGRAS DE NAVEGAÇÃO PELO BRASIL E SETOR PRIVADO VÊ RISCOS; ENTENDA

Abac afirma que mudanças podem prejudicar negócios

Por **Bárbara Farias**



Principal modificação é obrigar armadores a possuírem frota própria de navios com bandeira brasileira (Carlos Nogueira/AT)

Tramita na Câmara dos Deputados, em Brasília, um projeto para mudar a legislação da navegação de cabotagem (entre os portos do País). A principal modificação é obrigar os armadores a possuírem frota própria de navios com bandeira brasileira, especialmente os petroleiros. Para o setor privado, o projeto de lei aumenta os riscos e a insegurança jurídica para os atuais e novos negócios no setor de

transporte de cargas doméstico.

Trata-se do Projeto de Lei (PL) 1.319/2024, que propõe alterações nas leis de Cabotagem, conhecida como BR do Mar (14.301/2022, ainda não regulamentada do Artigo 1º ao 17º), de Ordenação do Transporte Aquaviário (9.432/1997) e de Segurança do Tráfego Aquaviário (9.537/1997).

A propositura é de autoria dos deputados federais Jandira Feghali (PCdoB-RJ) e Alexandre Lindenmeyer (PT-RS). Os autores justificam textualmente que o objetivo é a “proteção da frota marítima nacional e o fortalecimento da cadeia produtiva naval e da Marinha Mercante com bandeira brasileira”.

O texto foi remetido às seguintes comissões da Câmara Federal: Trabalho, Relações Exteriores e de Defesa Nacional, Viação e Transportes, Finanças e Tributação e Constituição, Justiça e Cidadania. A proposição pode ter apreciação conclusiva pelas comissões, ou seja, com dispensa de análise e votação em plenário.

Relator do projeto na Comissão de Trabalho, o deputado federal Carlos Veras (PT-PE) conduziu uma audiência pública sobre o tema no início deste mês. Ele foi procurado, mas não respondeu à Reportagem até o fechamento desta edição.

Detalhes

O PL propõe que armadores brasileiros habilitados na BR do Mar, com frota própria e operante, afretem, ou seja, aluguem, navios de subsidiária estrangeira nas seguintes condições: a embarcação afretada poderá ficar no Brasil por até 36 meses, obrigatoriamente com comandante, chefe de máquinas, mestre de cabotagem e condutor de máquinas brasileiros, além de dois terços de tripulantes brasileiros.

Para os armadores com frota ou tonelage próprias, as embarcações afretadas autorizadas serão submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão do pagamento de tributos federais.

Riscos

O Projeto de Lei 1.319/2024 propõe alterações em três leis que regem o transporte por cabotagem, mas as mudanças na Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário são as que mais preocupam armadores de navegação costeira.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano, diz que a proposta é um retrocesso ao setor. “A Lei 14.301/22 (BR do Mar) possibilitou a abertura de empresas de navegação sem a exigência da propriedade de navio. Esse projeto de lei quer reverter isso”.

Ele lembra que, com a BR do Mar, duas empresas foram constituídas sem frota própria. “Quanta insegurança não será gerada hoje e no futuro? Um navio dura 25 anos e custa US\$ 46 milhões. Se a empresa já tem navio, ao fim da vida útil pode mandar fazer outro ou afreta a casco nu. Nós precisamos ter estabilidade e o PL é um desincentivo à cabotagem”, enfatiza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/12/2024

EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE COBRE TERÁ ALTA NO PORTO DE MACEIÓ

Área arrendada será essencial para aumento

Por Bárbara Farias



Área arrendada possui 9,5 mil metros quadrados dentro do porto (Divulgação)

O consórcio formado pelas empresas Macelog e Irmãos Britto, que arrematou o MAC16, no Porto de Maceió, em Alagoas, pretende impulsionar as exportações de minério de cobre. O MAC16 foi uma de três áreas estratégicas licitadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na última quarta-feira, na Bolsa de Valores de São Paulo (B3).

Em entrevista para A Tribuna, dirigentes de ambas as empresas portuárias afirmaram que a data da assinatura do contrato com a Antaq ainda não foi definida. O consórcio arrendou uma área de 9,5 mil metros quadrados (m²), dentro do porto organizado, pelo prazo de cinco anos. O investimento total é de R\$ 6,18 milhões.

Trata-se de uma área brownfield, ou seja, já construída, com dois armazéns com capacidade para 5 a 6 mil toneladas de granéis sólidos cada. Nesses locais, as companhias realizarão movimentação, armazenagem e operação de minério de cobre exclusivamente para exportação. Serão realizados nove embarques por ano, cerca de 12 mil toneladas por embarque, alcançando em torno de 108 mil toneladas do produto.

“A expectativa é de aumento na demanda pelo porto, especialmente com a implementação de novos armazéns, que irão facilitar os processos de exportação e importação. Anteriormente, algumas cargas precisavam enfrentar a descarga direta, o que gerava gargalos, principalmente devido à localização do porto na zona urbana, onde há restrições de trânsito”, afirma o diretor-executivo da Macelog, André Macena.

Segundo ele, com esses investimentos, a performance operacional será significativamente melhorada, “trazendo mais agilidade às movimentações e maior segurança, graças às adequações técnicas, estruturais e documentais realizadas na área”, diz. Macena destacou ainda que o porto está se consolidando como uma importante porta de desenvolvimento para o estado. A exportação de minério, iniciada há poucos anos, tem potencial para um crescimento ainda maior, impulsionada pelas expectativas de estímulos econômicos provenientes do pacote de crescimento chinês.

“A China, grande consumidora de minério de ferro do estado, representa uma oportunidade estratégica para expansão nesse setor”.

Já o sócio-gerente da empresa Irmãos Britto, Luciano Britto, garante que o plano é investir o aporte previsto em menos tempo do que rege o contrato e que os concessionários não descartam operar outras cargas. “Caso o cliente interrompa as operações de minério de cobre, nossa ideia é captar outros tipos de granéis sólidos, tais quais fertilizantes ou alguma carga nova que precise de armazenagem”.

Britto salienta que as exportações de minério de cobre via Porto de Maceió são recentes, cerca de três anos. “O negócio é estratégico para o porto porque as exportações do minério de cobre não existiam aqui antes”. Ele diz também que o negócio deverá gerar “5 empregos diretos e 300 indiretos.

Atualmente, a Irmãos Britto opera “como agente marítimo” junto aos portos de Sergipe ao Rio Grande do Norte e como operador portuário em Maceió (AL) e Salvador (BA), ampliando para Recife (PE) e Suape (PE). As companhias portuárias não possuem negócios com o Porto de Santos.

O porto é gerido pela Administração do Porto de Maceió (APMC), vinculada à Companhia Docas Rio Grande do Norte (Codern). Localizado entre as praias de Pajuçara e Jaraguá, é considerado um “porto natural”, de fácil acesso para navios, operando principalmente açúcar, sal, adubo, gasolina e melão.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/12/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

SPIC VAI INVESTIR R\$ 755 MILHÕES EM DOIS PARQUES EÓLICOS NO RN

A multinacional de origem chinesa SPIC já tem dois parques eólicos em operação na Paraíba
Por Ângela Fernanda Belfort - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



A SPIC do Brasil já opera os parques eólicos Vale dos Ventos (foto) e Millenium, ambas na Paraíba. Foto: Site da SPIC do Brasil.

A SPIC Brasil vai construir dois novos parques eólicos no Rio Grande do Norte (RN), o Paraíso Farol e Pedra de Amolar, ambos no município de Touros, a cerca de 85 km de Natal. Os dois empreendimentos vão demandar um investimento de R\$ 755 milhões. Vão ser implantados 17 aerogeradores totalizando uma capacidade instalada de 105,4 megawatts (MW), energia suficiente para abastecer 280 mil residências populares por ano.

A empresa fez uma parceria com a Goldwind, que vai fornecer os aerogeradores a serem implantados nos novos parques. A fabricante dos equipamentos ficará responsável pela instalação e manutenção integral, por 30 anos, dos 17 aerogeradores (cada um com 6,2 MW de potência e um diâmetro de rotor de 182m), a partir da entrada em operação dos parques.

A montagem das turbinas para os parques eólicos da SPIC será a primeira entrega da recém-inaugurada fábrica da Goldwind instalada em Camaçari, na região metropolitana de Salvador, na Bahia. “Os complexos eólicos no RN serão os primeiros instalados 100% pela SPIC no Brasil e ampliam nosso parque gerador de alta vocação renovável. Para instalarmos esse projeto com excelência, buscamos um parceiro com a mesma expertise da SPIC global”, afirmou a CEO da SPIC Brasil, Adriana Waltrick, se referindo a parceria com a Goldwind.

O parque Paraíso Farol receberá sete aerogeradores, com capacidade instalada de 43,4 MW. Já Pedra de Amolar vai contar com dez aerogeradores e capacidade instalada de 62 MW. As obras devem ser iniciadas a partir de janeiro de 2025. A expectativa é de que ambos os parques iniciem a sua operação em 2026, comercializando energia no mercado livre. Aproximadamente metade dos projetos serão financiados com equity do acionista e o restante a partir de dívida de longo prazo.

Atuação da SPIC do Brasil no NE

Este é o terceiro projeto eólico da SPIC no Brasil, que já opera outros dois parques na Paraíba – Millennium e Vale dos Ventos – que, juntos, possuem 58,2 MW de potência instalada, com uma capacidade para abastecer 100 mil residências populares por ano.

A SPIC do Brasil é uma subsidiária da multinacional chinesa SPIC, uma das grandes geradoras de energia eólica no mundo. Quando os novos complexos entrarem em operação, a SPIC Brasil totalizará mais de 4 GW (4.063,6 MW) de capacidade instalada no Brasil. Desse total, mais de 65% têm origem em fontes renováveis.

Os novos parques vão trazer um aumento de 1,9% na capacidade instalada atual da SPIC Brasil. Recentemente, a companhia anunciou a aquisição de 70% do Complexo Solar Luiz Gonzaga, localizado no município de Tera Nova, no sertão de Pernambuco.

Com ativos totalizando aproximadamente 4 GW (3.958,2 MW) no Brasil, a SPIC Brasil opera a Usina Hidrelétrica São Simão, e é acionista no maior complexo de gás natural da América Latina, GNA (Gás Natural Açú), em São João da Barra (RJ). Também detém uma participação majoritária de 70% nos Complexos Solares Marangatu (PI), Panati (CE).

A multinacional chinesa está presente em 47 países, com mais de 130 mil funcionários, 240 GW de capacidade instalada e investimento constante em renováveis.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 23/12/2024

PROJETO COM BIOMA CAATINGA IMPULSIONA MERCADO DE H2V NO PIAUÍ

Ideia é produzir hidrogênio verde utilizando recursos abundantes do bioma Caatinga, como energia solar e biomassa, e explorar novas tecnologias de armazenamento em argilas regionais

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Objetivo do projeto é produzir hidrogênio verde a partir da biomassa de espécies nativas e adaptadas da Caatinga. Foto: Gabriel Carvalho/Setur-BA

Um novo projeto da Universidade Estadual do Piauí (Uespi) é mais um passo dado para o estado que quer se tornar um hub de hidrogênio verde (H2V) para disputar um mercado bilionário que já tem grandes projetos com investimentos de grupos internacionais no Ceará, em Pernambuco e na Bahia. Chamado de “Tecnologias Sustentáveis para Transição Energética a partir de Fontes

Renováveis do Bioma Caatinga” (H2V-PI) e coordenado pela Universidade Federal do Piauí (UFPI), o centro temático terá um financiamento de R\$ 14,5 milhões.

Aprovado na Chamada Pública MCTI/FINEP/FNDCT/CENTROS TEMÁTICOS 2023, o projeto foi um dos 13 projetos selecionados em todo o Brasil – que tem três da região Nordeste – e pretende buscar transformar o Piauí em referência nacional na produção de hidrogênio verde (H2V), criando estruturas de produção e armazenamento do hidrogênio e desenvolvendo biomassa e novas matrizes energéticas, como combustíveis e membranas para eletrolisadores utilizando recursos regionais

“A Uespi contribui diretamente com a formação de recursos humanos especializados, envolvendo desde os cursos de engenharia até as áreas de tecnologia e regulação. Essa é uma oportunidade ímpar de preparar nossos alunos para atuar em toda a cadeia produtiva da energia renovável”, destacou o coordenador do Núcleo de Formação e Pesquisa em Energias Renováveis do Piauí (NUFPERPI) e representante da UESPI no projeto, o professor Jhuan Aguiar.

O H2V-PI será um centro multidisciplinar e interinstitucional que pretende unificar as pesquisas em engenharia, química, física, biotecnologia e energia renovável, além de oferecer oportunidades de especialização. Entretanto, ele vai além da produção de hidrogênio verde, lá também serão feitos insumos e subprodutos, como metano, metanol e amônia, além de tecnologias de armazenamento utilizando argilas regionais.

“Hoje, o Brasil importa boa parte dos insumos necessários para essas tecnologias. Com este projeto, será possível produzir materiais localmente, utilizando recursos regionais e fortalecendo a indústria piauiense... Estamos construindo os pilares de uma indústria de energias renováveis no estado, que será modelo para o Brasil. Este é um marco tanto para o desenvolvimento acadêmico quanto para a economia local”, diz o professor Jhuan.

A expectativa é que o projeto crie oportunidades de emprego, atraia investimentos e estimule parcerias públicas e privadas, consolidando o Piauí como referência em sustentabilidade energética e produção tecnológica.

“Estamos apenas no começo de um trabalho que transformará a região, aproveitando ao máximo os recursos da Caatinga e promovendo o futuro da transição energética”, concluiu.



Coordenador do Núcleo de Formação e Pesquisa em Energias Renováveis do Piauí (NUFPERPI) e representante da Uespi no projeto, o professor Jhuan Aguiar acredita no potencial da Caatinga no novo mercado de H2V. Foto: Uespi/Divulgação

Além da Caatinga: projetos já exploram H2V no estado

Além desse projeto da Uespi em parceria com a UFPI e a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Piauí (Fapepi), existem diversos outros que vão na mesma direção e com o mesmo objetivo, transformar o Piauí em uma referência regional e nacional na produção de H2V.

Entre eles está o acordo com empresa Solatio para a instalação do maior parque de energia solar do Brasil, que terá uma infraestrutura com capacidade de 4 gigawatts. Ela será instalada no início de 2025 em Bom Princípio do Piauí e faz parte da primeira etapa do projeto para abastecer a indústria para a produção de amônia em Parnaíba, matéria prima para o hidrogênio verde.

Um outro empreendimento que tem o potencial de transformar o Piauí em referência são as plantas industriais da Green Energy Park e da Solatio, que investirão R\$ 200 bilhões ao longo dos próximos anos para a produção de H2V e amônia verde. Com capacidade de mais de 20GW de potência gerados, as obras das usinas devem iniciar no fim de 2024 e a primeira etapa está prevista para ser concluída em 2027, seguindo as etapas seguintes até 2035.

Além disso, o Green Energy Park receberá investimentos de US\$ 4,5 bilhões e divulgação pelo Acelerador de Transição Industrial (ITA), plataforma financiada pelo governo dos Emirados Árabes Unidos e pela Bloomberg Philanthropies, com apoio das Nações Unidas. terá capacidade de exportação superior a 2 milhões de toneladas de amônia verde por ano.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 21/12/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER IMPLEMENTAÇÃO DA EF-118

Período de contribuições vai de 30 de dezembro a 12 de fevereiro. Sessão pública ocorre em 20 de janeiro



Foto: ANTT

O Ministério dos Transportes anunciou a abertura de Audiência Pública para receber contribuições sobre a implantação da Ferrovia Vitória-Rio (EF-118). O projeto abrange a construção de infraestrutura ferroviária entre São João da Barra (RJ) e Anchieta (ES), além da operação do transporte de cargas no trecho entre Santa

Leopoldina (ES) e Nova Iguaçu (RJ). O aviso foi publicado no Diário Oficial da União na última sexta-feira (20).

As sessões públicas ocorrerão nos dias 20, 22 e 24 de janeiro de 2025, em Brasília (DF), Vitória (ES) e Rio de Janeiro (RJ), respectivamente. A sessão em Brasília será híbrida, com transmissão pelo canal oficial do Ministério no YouTube, enquanto as demais serão presenciais, com local e horário ainda a definir. Contribuições escritas podem ser enviadas pelo Sistema ParticipANTT, entre 30 de dezembro de 2024 e 12 de fevereiro de 2025, até as 18h.

Sobre a EF-118

Com 575 km de extensão, a EF-118 conectará Nova Iguaçu (RJ) a Santa Leopoldina (ES), integrando a malha ferroviária do Sudeste e melhorando o acesso a terminais portuários estratégicos. O projeto prevê que o trecho de 80 km entre Santa Leopoldina e Anchieta seja construído pela Vale como contrapartida de prorrogação de concessão, enquanto os demais trechos serão objeto de novas concessões.

"Este empreendimento compõe o Plano Nacional de Ferrovias, sendo parte da estratégia de expansão ferroviária nacional. Neste projeto, o Governo Federal fará aporte de recursos para aumentar a taxa interna de retorno do projeto, a fim de atrair o investimento privado no empreendimento. A experiência internacional ensina que essa é uma boa prática para viabilizar projetos de infraestrutura sustentável", destacou o secretário Leonardo.

Participação Social

A Audiência Pública reforça a transparência e permite ampla participação social. Documentos e orientações estarão disponíveis no Sistema Participar durante todo o período de contribuições. Dúvidas podem ser encaminhadas para o e-mail ap014_2024@transportes.gov.br.

SERVIÇO

Audiência Pública nº 14/2024

Período de contribuições: 30/12/2024 a 12/02/2025 (18h).

Sessões públicas:

- Brasília (DF): 20/01/2025 – híbrida (local: SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8 – Brasília).
- Vitória (ES): 22/01/2025 – presencial (local a definir).
- Rio de Janeiro (RJ): 24/01/2025 – presencial (local a definir).

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

Data: 23/12/2024

RENAN FILHO ASSUME COMPROMISSO COM RECONSTRUÇÃO DE PONTE ENTRE MARANHÃO E TOCANTINS E ANUNCIA SINDICÂNCIA PARA APURAR RESPONSÁVEIS

“Minha vinda aqui traz a garantia de que vamos reconstruir integralmente esta ponte”, disse



Em visita ao local, ministro Renan Filho, anunciou a abertura de um decreto emergencial para reconstrução da ponte Juscelino Kubitschek, ainda em 2024 - Foto: Felipe Brasil

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou a abertura de um decreto emergencial para reconstrução da ponte Juscelino Kubitschek, ainda em 2024, e a abertura de uma sindicância para apuração dos responsáveis pelo desastre. Ele esteve no Maranhão, nesta segunda-feira (23), para vistoria no local do desabamento, acompanhado do diretor geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão, do governador do Maranhão, Carlos Brandão, e o governador de Tocantins, Wanderley Barbosa.

“Nós estamos com emergência decretada para contratar a reconstrução da ponte ainda dentro do exercício de 2024. Isso será um trabalho de muita resolutividade por parte do Ministério dos Transportes para que se consiga ter esta obra no que concerne não apenas à reconstrução, mas também à retirada dos escombros, avaliação dos danos causados, acompanhamento da obra e a execução das futuras obras. Minha vinda aqui traz a garantia ao povo maranhense e tocantinense de que vamos reconstruir integralmente esta ponte com todos os itens de segurança”, disse.

De acordo com ele, uma nova estrutura deverá ser entregue ainda em 2025, juntamente com todas as obras necessárias a sua plena operação. “Além do contrato neste ano esperamos nos primeiros dias de 2025 dar ordem de serviço para todas as obras de engenharia que serão feitas aqui, com o compromisso de entregar esta ponte em 2025. Vamos trabalhar dedicadamente para fazer desta nova ponte um case de resolutividade”, completou o ministro.

O ministro ainda reforçou que o DNIT possui plenas condições técnicas para a condução dos trabalhos necessários à reconstrução dos caminhos e os recursos financeiros serão garantidos. A previsão é de que sejam investidos nas obras entre R\$ 100 milhões e R\$ 150 milhões.



Localizada na BR-226, sobre o rio Tocantins, a ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira liga os Estados do Maranhão e Tocantins pelos municípios de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO). Além da importância social, o eixo rodoviário é importante para o escoamento de produção e transporte de mercadorias entre os dois estados. O desabamento aconteceu no último domingo (22).

Responsabilização

Durante a visita, o ministro prestou solidariedade aos familiares das vítimas e pessoas que vivem nas cidades de Estreito e Aguiarnópolis. "Em primeiro lugar queria dar uma declaração no sentido de me solidarizar com todas as vítimas e famílias das vítimas. Este é o ponto principal para o qual estamos aqui hoje, para que a gente persevere na identificação das pessoas que perderam suas vidas."

Ele também assumiu o compromisso com a devida apuração das causas e responsáveis pelo desastre. "Nós temos várias interdições de obras de arte especial. O Brasil tem mais de nove mil obras de arte especial, pontes, viadutos, túneis, todos monitorados justamente para evitar coisas como o que aconteceu aqui e a recuperação dessas obras. Então a sindicância é importante para apurar as causas do que houve e responsabilização devida."

Renan Filho ainda agradeceu aos envolvidos no resgate. "É muito importante agradecer a todas as forças de segurança que atuaram integradamente aqui, o corpo de bombeiro, as polícias militares e civis dos dois estados, a PRF e registrar a imediata mobilização dos servidores do Dnit e das empresas que realizam obras na região para realizarem o trabalho de construir caminhos para reestabelecer fluxo primeiro e depois a normalidade na vida das pessoas."

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

Data: 23/12/2024

RENAN FILHO ACOMPANHA TRABALHOS DE BUSCA APÓS DESABAMENTO DA PONTE JUSCELINO KUBITSCHKEK, QUE LIGA TOCANTINS AO MARANHÃO

O ministro dos Transportes, Renan Filho, o diretor geral do DNIT, Fabrício Galvão, o governador do estado do Maranhão, Carlos Brandão, e o governador de Tocantins, Wanderley Barbosa, acompanham hoje (23), a partir das 11h, os trabalhos de buscas e apuração das circunstâncias que levaram ao desabamento da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira. A estrutura liga Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO).

Na ocasião serão discutidos os próximos passos para reconstrução da ponte. As autoridades estarão disponíveis para atender a imprensa no local.

Cobertura de imprensa

Não há necessidade de credenciamento para os profissionais de imprensa interessados em cobrir a visita.

SERVIÇO

O quê: Acompanhamento dos trabalhos de busca da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira

Quando: Segunda-feira (23), às 11h

Onde: BR-226 ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira (próximo à cabeceira da ponte)

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

Data: 23/12/2024

MELHOR, MAIS SEGURO E MAIS RÁPIDO: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ACELERA ENTREGA DE OBRAS RODOVIÁRIAS PRIORITÁRIAS PELO PAÍS

Do complexo de viadutos da Scharlau (RS) à Travessia Urbana de Itapuã do Oeste (RO), pasta conclui obras rodoviárias que eram aguardadas há anos pela população

As grandes obras de infraestrutura rodoviária são essenciais para o desenvolvimento e a conectividade do Brasil. Em 2024, o Ministério dos Transportes entregou empreendimentos

aguardados há anos pela população e que melhoraram a mobilidade, reduziram o tempo de viagem e seguem promovendo mais segurança nas estradas do país. Muitas obras foram concluídas com os investimentos do Novo PAC, que disponibilizou R\$ 96,6 bilhões em recursos para rodovias, a serem aplicados de 2023 a 2026. Veja a seguir uma seleção das entregas mais representativas realizadas ao longo deste ano.



Contorno Viário da Grande Florianópolis (SC)

A população catarinense aguardava há pelo menos 10 anos a conclusão do Contorno Viário de Florianópolis. Em um prazo de 18 meses, nesta gestão, cerca de 40% da obra foi realizada, concluindo-se, assim, o maior empreendimento rodoviário da história recente de Santa Catarina. Com 50 quilômetros de pistas duplas, seis acessos por trevos, sete pontes e quatro túneis duplos, o dispositivo desvia o tráfego de longa distância da região metropolitana da capital catarinense.

A obra beneficia cerca de 1,1 milhão de pessoas. São pelo menos 18 mil caminhões por dia passando pelo trecho, os quais, têm hoje, uma rota direta. Isso significa que os veículos de transporte de carga não disputam mais espaço na via com carros de passeio. A nova via melhora a mobilidade da Grande Florianópolis, desafoga o tráfego na região e traz economia de tempo no trajeto, o que se reverte em qualidade de vida para todos os que trafegam pela estrada federal.

Trata-se de investimento obrigatório, no valor de R\$ 3,9 bilhões, previsto no contrato de concessão da BR-101/SC. Igualmente previstas em contrato, foram cumpridas contrapartidas ambientais, incluindo plantio de árvores à margem da rodovia, implantação de passagens de fauna e operações de resgate de animais silvestres, entre outras iniciativas.

Complexo de Viadutos da Scharlau (RS)



Novo Complexo de Viadutos da Scharlau - Foto: Márcio Ferreria/MT

A entrega do Complexo da Scharlau solucionou o maior gargalo logístico do Rio Grande do Sul. O novo viaduto fica no entroncamento da BR-116/RS com a BR-240/RS e é caminho tanto para quem acessa Porto Alegre quanto para quem vai para a região de Caxias do Sul, Novo Hamburgo, Gramado e Canela, polos econômicos e turísticos do estado.

Cerca de 3 milhões de pessoas da região foram beneficiadas com a conclusão da megaestrutura: foram implantadas duas novas alças e houve o alargamento das pistas de acesso, ampliando a capacidade de fluxo de veículos no viaduto, que passa a ter três faixas em cada sentido.

A obra recebeu investimentos de R\$ 80 milhões do Governo Federal e foi realizada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT). Com o total de quase R\$ 3 bilhões à disposição do estado em 2024, o Rio Grande do Sul possui seis vezes mais recursos para infraestrutura do que os destinados em 2022.



Travessia Urbana de Cristalina (GO)

Inauguração do conjunto de obras da Travessia Urbana de Cristalina de Goiás - Foto: Jeff D'Avila

Moradores, produtores e caminhoneiros não precisam mais perder meia hora de seu tempo cada vez que fazem a travessia da BR-050, no perímetro urbano de Cristalina (GO). O fluxo de veículos ganhou mais fluidez com a duplicação da rodovia.

Cerca de 60 mil pessoas foram beneficiadas pela obra, que facilita o turismo na região, por onde trafegam diariamente cerca de 5 mil veículos. A BR-050 conecta Centro-Oeste e Sudeste, permitindo o escoamento da forte produção agrícola central do Brasil, já que Cristalina hoje é detentora do 1º PIB agropecuário do país, principalmente na produção de grãos e de culturas como alho, batata e cebola.



A duplicação da rodovia foi realizada por meio de investimentos obrigatórios da concessionária Eco50 previstos no contrato de concessão firmado com a União. No total foram investidos R\$ 125 milhões nas intervenções, entre os KMs 95 e 102 da rodovia. São 3,7 quilômetros de pistas duplicadas, 6,2 quilômetros de vias marginais implantadas, três passarelas e três dispositivos de retorno construídos.

Pavimentação de 100 quilômetros da BR-226/MA (Baú-Timon)

A população maranhense aguardou por 50 anos a pavimentação da BR-226, entre os KMs 0 e 100, que ligam o povoado de Baú ao município de Timon. Em 2024, pela primeira vez o trecho foi asfaltado e recebeu terraplanagem, construção de sub-base e base, aplicação de capa asfáltica, implantação de bueiros, drenagem, meios-fios, sarjetas e sinalização.

A obra beneficia cerca de 327 mil pessoas, que terão uma rodovia mais segura e sem buracos, o que contribui com o desenvolvimento econômico e social da região. A rodovia é estratégica por conectar o estado do Maranhão com a capital do estado vizinho, Teresina (PI), maior cidade da região e que é separada de Timon apenas pelo Rio Parnaíba.

Com um investimento de R\$ 153,4 milhões por meio do Novo PAC, a obra é o cumprimento de um compromisso histórico do Governo Federal com o povo maranhense. Na dotação orçamentária de 2024, um total de R\$ 872,1 milhões foram alocados para investimentos em rodovias e ferrovias maranhenses.

Travessia urbana de Itapuã do Oeste (RO)



A nova travessia de Itapuã do Oeste, na BR-364/RO visa aumentar tanto a fluidez quanto a segurança do tráfego na área urbana. A reestruturação incluiu a renovação da pista de rolamento, dos acostamentos, das ruas laterais e das interseções, além da instalação de novas sinalizações, garantindo também mais conforto aos usuários da via.

As obras, iniciadas em 10 de janeiro de 2023 e concluídas em 10 de julho de 2024 – antes do prazo previsto de 12 meses –, resultaram em uma rodovia mais segura e eficiente, beneficiando diretamente os 11 mil moradores do município. Além disso, a BR-364/RO tem um impacto econômico em todo o país, uma vez que é a principal rota de escoamento da vasta produção agrícola do estado de Rondônia.

As obras foram realizadas com o aporte de quase R\$ 60 milhões, repassados através da Lei Orçamentária Anual de 2023 e da Proposta de Emenda à Constituição 32/22, a chamada PEC da Transição. No total, o Governo Federal deverá investir cerca de R\$ 4,2 bilhões em Rondônia na atual gestão.



Complexo Viário do Trevão de Monte Alegre de Minas (MG)

Batizado como Trevo Joédis Marques Ferreira, o novo Complexo Viário do Trevão de Monte Alegre, no entroncamento entre a BR-365/MG e a BR-153/MG, contou com uma série de intervenções que melhoraram a segurança e a trafegabilidade na região.

As principais melhorias foram a duplicação de 1,8 quilômetros da BR-365/MG e de 800 metros da BR-153/MG; a construção de quatro alças de acesso para todos os sentidos das rodovias; a implantação de dois novos viadutos sobre a BR-365 e duas novas pontes sobre o Ribeirão Monte Alegre.

O novo complexo viário beneficia diretamente os 20 mil habitantes do município de Monte Alegre e todos os 25 mil usuários que utilizam, diariamente, as duas rodovias federais que se cruzam no local. A construção do trevo teve investimento de cerca de R\$ 51 milhões da Ecovias do Cerrado, responsável pela administração do trecho.



BR-343/PI – Trincheira Ladeira do Uruguai/Av João XXIII

A trincheira Ladeira do Uruguai, na interseção da rodovia BR-343/PI com a Av. João XXIII, entre os KMs 340,98 e 341,50, desafogou o trânsito no coração da capital piauiense, Teresina. A passagem de veículos é feita por baixo da via que já existia, o que melhora as condições de segurança e trafegabilidade, já que elimina cruzamentos.

As obras foram retomadas em agosto de 2023 e concluídas em setembro de 2024. Com o aporte de aproximadamente R\$ 46 milhões, o empreendimento tem 420m de extensão sob a rótula (ou balão) existente, composta por duas pistas, cada uma com 7,20m de largura. Elas são separadas por uma barreira New Jersey. O empreendimento conta ainda com faixas de segurança com 0,50m e acostamentos com 1,50m; dentre outras melhorias.

A BR-343 é uma rodovia diagonal do Piauí, que liga o litoral ao sul do estado. Ela começa na cidade de Luís Correia, passa por Teresina e termina em Bertolínia. São 742 quilômetros de extensão total.

A estrada também proporciona o desenvolvimento do turismo, além de interligar o Piauí ao Ceará, no entroncamento com a BR-404.



BR-116/RS – Pontes sobre o Rio dos Sinos em São Leopoldo

Novas pontes na BR-116, sobre o Rio dos Sinos. Foto - Divulgação/DNIT

Os cerca de 140 mil motoristas que passam

pela BR-116, na Grande Porto Alegre (RS), poderão circular pela região com mais tranquilidade. Duas novas pontes sobre o Rio dos Sinos entraram em operação em 2024, no município de São Leopoldo, dando fim aos constantes engarrafamentos registrados no trecho.

As obras receberam cerca de R\$ 42 milhões de investimento do Ministério dos Transportes.

As duas travessias sobre o canal principal do rio têm 100 metros de extensão e 11,3 metros de largura, com duas novas faixas de tráfego cada, além de passeio e ciclovia. As pontes sobre a várzea têm 60 metros de comprimento e a mesma largura, também contando com passeio e ciclovia.

A BR-116 é uma das mais extensas rodovias do país, começando em Fortaleza (CE) e seguindo até Jaguarão (RS), na fronteira gaúcha com o Uruguai. É um dos mais importantes corredores de carga e fluxo de veículos entre as regiões Nordeste, Sudeste e Sul do Brasil. Dentro do Rio Grande do Sul, a rodovia é a principal conexão entre a capital Porto Alegre e a Região Metropolitana, a Serra Gaúcha, o litoral e o sul do estado.



BR-101/AL – Viaduto de Porto Real do Colégio (AL)

Aguardada há mais de 10 anos pelos moradores e motoristas que trafegam pela BR-101/AL no trecho que passa pelo município de Porto Real do Colégio, em Alagoas, as obras no viaduto da cidade foram concluídas em dezembro de 2024. O empreendimento incluiu a duplicação de 1,22 quilômetro de pistas e a construção de vias marginais entre o KM 244,14 e o KM 245,36 da BR-101/AL.

As intervenções na rodovia foram realizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Com investimento de aproximadamente R\$ 23,7 milhões, o viaduto de Porto Real do Colégio representa mais mobilidade e segurança para cerca de 100 mil pessoas da região.

As obras receberam recursos do Novo PAC. No total, Alagoas conta com 10 projetos de transportes previstos no programa federal, sendo nove na área de rodovias e um de ferrovias. Serão R\$ 1,8 bilhão investidos nas intervenções elencadas como prioridade para o estado no Novo PAC.

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

Data: 23/12/2024

NOVA PONTE SOBRE O RIO CAÍ, NO RIO GRANDE DO SUL, É ENTREGUE EM TEMPO RECORDE PELO MINISTRO DOS TRANSPORTES, RENAN FILHO

A importante rota turística e de acesso diário para moradores da região foi concluída dois meses antes do prazo previsto e integra uma série de trabalhos do Governo Federal voltados para a mobilidade, segurança dos cidadãos e o desenvolvimento do estado



Ministros Renan Filho e Paulo Pimenta celebram com a equipe do DNIT a inauguração em tempo recorde - Foto: Marcio Ferreira

Construída há mais de 80 anos, a estrutura da ponte sobre o rio Caí foi comprometida durante o maior desastre natural que assolou o estado do Rio Grande do Sul, quando um de seus pilares cedeu, interrompendo o tráfego desde o dia 12 de maio de 2024. Em tempo recorde, dois meses antes do prazo previsto, a nova estrutura foi entregue pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, e pelo ministro da Secretaria



de Comunicação Social da Presidência da República, Paulo Pimenta, neste sábado (21). A ponte, que liga as cidades de Nova Petrópolis e Caxias do Sul, foi a primeira obra emergencial contratada e entregue desde a tragédia. A iniciativa faz parte de uma série de ações do Governo Federal para a melhoria da mobilidade, segurança dos cidadãos e o desenvolvimento do estado.

Com o investimento de R\$ 31 milhões, a nova ponte sobre o rio Caí possui uma estrutura mais robusta, com 1,5 metro a mais de altura, 13 metros de largura e 180 metros de extensão. Além de ser essencial para o deslocamento diário dos moradores, a ponte dá acesso a alguns dos pontos turísticos mais movimentados da região, que geram emprego e renda para a população, como a região serrana, conhecida como Rota Romântica, composta por Gramado, Canela, Bento Gonçalves, Garibaldi, Nova Petrópolis e Caxias do Sul.

Durante a inauguração da ponte, o ministro Renan Filho afirmou que esse é apenas o começo de uma série de entregas de obras no estado. “Eu estive aqui umas dez vezes, conversei com os moradores, conheci a região, e eu pude ver de perto um pouco dos desafios enfrentados, e vou voltar muitas vezes aqui representando o presidente Lula para a gente reconstruir cada barreira que foi derrubada pelas chuvas”, declarou.

Para o ministro Paulo Pimenta, a ponte é símbolo da reconstrução do Rio Grande do Sul. “Nós nos desafiamos a entregar antes do Natal, e pouca gente acreditava, mas nós chegamos aqui por meio do trabalho árduo executado noite e dia, demonstrando o compromisso do Governo Federal com o povo gaúcho”, afirmou.

Compromisso

A cerimônia contou com a presença ilustre da dona Ilsi Goldbeck Boschetti, de 88 anos, que viveu ao longo de toda a sua vida na residência a poucos metros do local. Ela presenciou a construção da primeira ponte sobre o rio Caí, inaugurada por Getúlio Vargas, passou pela tragédia que causou a destruição, e agora é testemunha, conforme prometido pelo próprio ministro Renan Filho, da inauguração da nova ponte.

Para garantir a entrega em tempo recorde, foi necessário o empenho máximo dos trabalhadores do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). De acordo com Mauro Roberto, engenheiro responsável pela obra, entre os funcionários havia pessoas que perderam suas casas e veículos. “Vimos a angústia da população, muitos moram de um lado da ponte e trabalham do outro, seus filhos moram aqui e estudam lá, e estavam desesperados quando a nossa equipe chegou para reconstruir”, relatou.

Para Moacir Menegotto, morador local com família instalada na região há mais de 100 anos, após a tragédia, o trabalho do Ministério dos Transportes, por meio do DNIT, foi uma grata surpresa e um alívio para a população afetada pelas enchentes. “Nós esperávamos ficar muito mais tempo sem acesso, mas a equipe esteve aqui prontamente abrindo corredores de emergência e depois trabalhou arduamente para nos entregar a nova estrutura da ponte sobre o rio Caí”, concluiu.

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

Data: 23/12/2024



PORTAL PORTO GENTE

PORTO SUDESTE SE TORNA LOCAL PORT SERVICE (LPS) E ELEVA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NA BAÍA DE SEPETIBA

Por Maithe Morotti

Implantação do serviço se alinha ao modelo internacional, aumenta eficiência e reforça compromisso ambiental

Com o objetivo de aumentar a segurança operacional e ambiental na entrada e saída de navios, o Porto Sudeste implementou o Local Port Service (LPS), um serviço dedicado ao monitoramento e suporte das manobras portuárias. Alinhado às melhores práticas internacionais, a ferramenta representa um avanço significativo no cenário portuário brasileiro, garantindo maior eficiência operacional e aproveitamento das janelas de manobra, além de reduzir o tempo de ociosidade nos berços do terminal.

“Estamos evoluindo, recebendo navios de novas classes. A implementação do LPS eleva a confiabilidade das nossas operações, aumenta a segurança do tráfego de embarcações e contribui diretamente para a proteção do meio ambiente”, destaca Guilherme Caiado, diretor de Operações do Porto Sudeste.

O LPS faz o monitoramento em tempo real do canal de acesso ao Porto Sudeste, gerando dados relevantes para a navegação, mantendo a praticagem constantemente atualizada sobre as condições meteoceanográficas. As informações auxiliam no planejamento e execução das manobras, aumentando a segurança da navegação.



Foto: Divulgação

Operações mais ágeis e seguras

Com o LPS, a entrada e saída de embarcações é acompanhada em detalhes. “O serviço nos permite monitorar manobras em diversas condições, compartilhando essas informações com toda a comunidade portuária, se necessário ou demandado. Com dados cada vez mais precisos, ganhamos agilidade e assertividade nas tomadas de decisão, o que é determinante, principalmente em situações críticas”, acrescenta Caiado.

Embora o uso do serviço não seja obrigatório, ele amplia significativamente a segurança da navegação. No Brasil, o LPS do Porto Sudeste é o único homologado pela Marinha do Brasil.

“O reconhecimento da Marinha do Brasil mostra o compromisso que temos com a segurança operacional e ambiental. O LPS permite não só o melhor aproveitamento das janelas de manobras, promovendo ganhos significativos em eficiência e redução de custos, mas também o cumprimento de normas e regulamentos marítimos locais e internacionais”, explica Robson Maia, gerente de operações.



Foto: Divulgação

Preparados para o futuro

No início do ano, o Porto Sudeste passou a receber embarcações da classe Wozmax, maior navio de granel sólido a atracar nas águas internas da Baía de Sepetiba. Agora, com a implementação do LPS, o terminal dá mais um passo rumo ao futuro e se aproxima da capacidade de operar navios petroleiros VLCC, expandindo ainda mais as operações e consolidando a posição estratégica no mercado.

O Local Port Service é um marco na trajetória do Porto Sudeste, que segue investindo em tecnologias e inovação para garantir eficiência, segurança e responsabilidade ambiental.

Sobre o Porto Sudeste

O Porto Sudeste é um porto privado, projetado para movimentar diversos tipos de granéis sólidos, em especial o minério de ferro, e líquidos. Atualmente, é um dos terminais mais eficientes do Brasil,

com capacidade para movimentar 50 milhões de toneladas por ano, com licença de expansão para até 100 milhões de toneladas/ano. O empreendimento é considerado um dos mais modernos do país. Localizado em área abrigada na Baía de Sepetiba, na Ilha da Madeira, em Itaguaí (RJ), o empreendimento é considerado estratégico para o escoamento da produção de minério de ferro vindo de Minas Gerais, e para as operações de transbordo de petróleo e derivados dos navios que vêm da Bacia de Santos, berço do pré-sal. O Porto Sudeste gera empregos para a região, aumenta a arrecadação de impostos e promove o desenvolvimento para o município de Itaguaí.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/12/2024

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS SE MANTÉM AQUECIDA E APONTA PARA MARCA HISTÓRICA EM 2024

Por Maithe Morotti

Com a movimentação registrada em novembro, faltam, apenas, 6,2 milhões de toneladas para o Porto de Santos estabelecer novo recorde anual de movimentação.

O Porto de Santos manteve seu protagonismo no comércio exterior brasileiro ao apresentar dados robustos de movimentação de cargas de janeiro a novembro de 2024, o maior volume de movimentação de cargas acumulado em sua história para o período. Apesar de uma leve retração em alguns segmentos, o Porto registrou crescimento significativo em outros, reafirmando sua relevância estratégica para o país.

O complexo portuário de Santos registrou, entre janeiro e novembro de 2024, mais de 167,1 milhões de toneladas, um crescimento de 6% em relação ao mesmo período de 2023. O desempenho robusto mantém a expectativa do recorde anual para o Porto, consolidando sua posição como principal hub logístico do Brasil.

Os embarques totalizaram 122,9 milhões de toneladas, um aumento de 3,8%, enquanto as descargas atingiram 44,1 milhões de toneladas, com alta expressiva de 12,5%.

"O desempenho histórico do Porto de Santos em 2024 reflete o fortalecimento da infraestrutura, o aprimoramento da eficiência operacional e a confiança de exportadores e importadores. Este resultado nos coloca ainda mais próximos de um recorde anual, reafirmando a relevância do Porto de Santos como motor do comércio exterior brasileiro", afirma o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

No segmento de contêineres, a movimentação também alcançou níveis inéditos. No mês de novembro, foram registrados 464,7 mil TEU (unidade equivalente a contêineres de 20 pés), 13,5% a mais que o mesmo mês de 2023, representando o melhor desempenho já registrado em um mês de novembro. No acumulado do ano, o volume chegou a 5,01 milhões de TEU, um crescimento de 15,2%, consolidando outro recorde histórico.

Setores em evidência



Os produtos do agronegócio tiveram papel central no desempenho do Porto. As maiores participações por volume de carga ficaram com:

- Soja em grãos: 27,8 milhões de toneladas movimentadas;
- Açúcar: 25,5 milhões de toneladas;
- Milho: 14,1 milhões de toneladas.

Imagem: Divulgação (Embarque de celulose)

Produtos que registraram altas expressivas:

- Açúcar: aumento de 27,6%, com 25,5 milhões de toneladas;
- Café em grãos: crescimento de 50,3%, com 2,3 milhões de toneladas;
- Carnes: aumento de 35,4%, com 2,4 milhões de toneladas;
- Celulose: crescimento de 10,6%, com 7,39 milhões de toneladas.

No segmento de granéis sólidos, apesar de uma leve redução de 0,7% no volume total (85,6 milhões de toneladas), as exportações de açúcar (+26,6%) e farelo de soja (+5,4%) mantiveram forte desempenho. Já os granéis líquidos registraram 18 milhões de toneladas, crescimento de 1,9% , com destaque para a alta de gasolina (+49,3%) e óleo diesel (+4,6%). A carga geral solta somou 8,7 milhões de toneladas, crescendo 9,4%, com a celulose representando 7,5% do total.

A movimentação de cargas no mês de novembro totalizou 14,2 milhões de toneladas, redução de 10% frente ao mesmo período do ano passado, por conta, principalmente, da redução nos embarques de milho e soja em grãos.

Aumento no fluxo de navios

Entre janeiro e novembro de 2024, o Porto de Santos recebeu 5.110 embarcações, um aumento de 3,3% em relação a 2023.

Participação nas trocas comerciais

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira cresceu, passando de 28,5% para 29,0% no período. Em termos financeiros, o volume movimentado chegou a US\$ 161,6 milhões.

A China segue como principal parceira comercial, representando 27,3% das transações nacionais realizadas no ano através de Santos até novembro de 2024. O Estado de São Paulo manteve sua liderança nas exportações e importações realizadas pelo Porto, com 53,6% do total.

*Fonte: Portal Porto Gente
Data: 23/12/2024*

ITAJAÍ ABRAÇA A REGIONALIZAÇÃO DO SEU PORTO

Editorial Portogente

Os portos são considerados um subsistema do sistema de produção.

A municipalização do Porto de Itajaí é uma conquista dos catarinenses, um modelo de administração muito mais próximo dos maiores portos mundiais, do que o sistema federalizado. Regionalização do Porto de Santos (SP) foi uma bandeira empunhada, pioneiramente, pela então prefeita de Santos, Telma de Souza (PT), por ocasião do debate da Lei nº 8.630/93. Todavia, até hoje não implantada. Espera-se que a federalização do Porto de Itajaí não seja uma revanche ao bolsonarismo, nem tampouco prospere e desacelere o desenvolvimento regional. A prorrogação da sua delegação da Administração Municipal encerra no dia 31 próximo.



Foto: site do Porto de Itajaí.

Veja mais: Inovações e insights profundos para regionalizar o Porto de Santos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116226-inovacoes-e-insights-profundos-para-regionalizar-o-porto-de-santos>

Portogente amplia esse debate, para reconstruí-lo e incorporar novas realidades e novas ideias. Especialmente, considerando o processo que criou o Conselho de Autoridade Portuária – CAP, como órgão



colegiado. Nesse contexto, tem relevância a escolha dos executivos da alta direção, com competência de planejamento, regulação e fiscalização da atividade portuária. Em última análise, a coordenação do fluxo de cargas e a expansão de longo prazo. O Porto de Itajaí é especialista em contêiner refrigerado (reefer).

Veja mais: Como uma onda no mar

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116243-como-uma-onda-no-mar>

É necessário evitar erros de tempo atrás e lamentáveis, quando se perdeu o prazo de renovação e o Porto de Itajaí ficou dois anos sem operação. A situação atual de utilizar o Porto de Santos como braço do Governo Federal é uma volta a um passado distante e desastroso. Convém destacar a posição da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC, de que faltou debate na mudança de gestão do Porto de Itajaí. Entidades do setor produtivo também são contrárias a essa federação.

Veja mais: Porto de Itajaí: sustentar o fogo que a vitória é nossa

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114598-porto-de-itajai-sustentar-o-fogo-que-a-vitoria-e-nossa>

Decerto, o orgulho da conquista inflamada, quando da municipalização da Autoridade Portuária de Itajaí, vai provocar forte reverberação política contrária, alicerçada na hipótese da federalização promover concorrência aos interesses regionais, bem como provocar insegurança ao alfandegamento do porto. Como alega o Tribunal Regional Federal da 4ª região- TRF4, principalmente pelo prazo insatisfatório para assegurar a continuidade da atividade portuária.

Veja mais: Bussinger defende adoção de modelos portuários dos grandes portos e pede "lipoaspiração já" no processo decisório

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/112679-bussinger-defende-adocao-de-modelos-portuarios-dos-grandes-portos-e-pede-lipoaspiracao-ja-no-processo-decisorio>

O presidente Lula (PT) precisa colocar algodão entre o ministério de Portos e Aeroportos e o estado de Santa Catarina. A guerra já foi declarada pelo governador catarinense, Jorginho Mello (PL). Tamanha inabilidade que se assiste até agora, por parte do governo Federal, não convém na política e nem na atividade portuária. O estrago já está feito. Mas, pode ser contornado e negociada uma saída para um futuro vantajoso ao Brasil.

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: 23/12/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O APROFUNDAMENTO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Santos (SP), o mais importante do Brasil e da América Latina, está prestes a dar um salto significativo em sua capacidade operacional. A iniciativa de aprofundar o canal de navegação, iniciando com a remoção das rochas que obstruem o leito, representa um avanço crucial para garantir a competitividade do complexo portuário e fortalecer a logística nacional.

A decisão de iniciar as obras de derrocagem das rochas, programada para o início do próximo ano, demonstra a visão estratégica da Autoridade Portuária de Santos (APS) e o compromisso do



Governo em investir na infraestrutura portuária. Ao eliminar esses obstáculos naturais, o porto se prepara para receber navios de maior porte, capazes de transportar volumes cada vez maiores de carga.

O aprofundamento do canal é uma medida essencial para acompanhar a evolução do transporte marítimo mundial. Os navios têm se tornado cada vez maiores e mais eficientes, exigindo portos com infraestrutura adequada para atendê-los. Ao investir na modernização do canal de acesso, o Porto de Santos se posiciona como um hub logístico de classe mundial, capaz de competir com os principais portos do planeta.

A iniciativa também trará benefícios para toda a cadeia logística. Com a possibilidade de receber navios maiores, o custo do transporte marítimo será reduzido, tornando os produtos brasileiros mais competitivos no mercado internacional. Além disso, a maior capacidade de movimentação de carga contribuirá para o desenvolvimento econômico da região e do País como um todo.

É importante destacar que o aprofundamento do canal é apenas uma etapa de um processo mais amplo de modernização do Porto de Santos. A concessão do canal de acesso, prevista para 2026, é outro passo fundamental para garantir a sustentabilidade financeira e operacional do porto.

A concessão permitirá a atração de investimentos privados para a modernização da infraestrutura portuária e a implementação de novas tecnologias. Além disso, a concessão permitirá a criação de um ambiente de negócios mais competitivo, com maior eficiência e transparência.

Nesse cenário, o aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos é um investimento estratégico que trará benefícios para toda a sociedade brasileira. Ao modernizar sua infraestrutura e aumentar sua capacidade operacional, o Porto reforça sua posição como um dos principais vetores do desenvolvimento econômico do País. É fundamental que o Governo continue investindo em infraestrutura e em logística para garantir a competitividade do Brasil no cenário global.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/12/2024*

NACIONAL - HUB – CURTAS - “PACOTE DE CORTE DE GASTOS APROVADO PELO CONGRESSO É “PRIMEIRA LEVA”

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

CORTE DE GASTOS 1

O pacote de corte de gastos aprovado pelo Congresso representa apenas a “primeira leva” de medidas do ajuste fiscal do governo, disse o ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Segundo ele, a revisão de despesas será permanente e as propostas enviadas nas últimas semanas, perto do fim do ano, são apenas aquelas destinadas a reduzir as incertezas em relação ao arcabouço fiscal.

CORTE DE GASTOS 2

“Apenas esse pacote não é o suficiente. Estamos chegando ao último dia do ano legislativo. Ou eu mandava agora para aprovar uma primeira leva de ajustes, ou deixava um pacote mais robusto para o próximo ano, o que geraria mais incerteza. Melhor submeter ao Congresso o que está pacificado entre os ministérios, o Legislativo, os deputados e senadores da base, do que esperar para ter uma coisa (economia de gastos) mais robusta, mais vistosa”, declarou o ministro.

CORTE DE GASTOS 3

Para Haddad, faz mais sentido enviar ao Congresso o que está amadurecido nos debates internos do que esperar um pacote mais amplo até março. Por causa das eleições para as presidências da Câmara dos Deputados e do Senado em fevereiro, somente em março o Congresso elegerá as comissões, o que faria o governo perder ainda mais tempo do que se não tivesse enviado as medidas no fim de novembro.

CORTE DE GASTOS 4

O ministro admitiu que defendeu mais medidas no pacote, mas que teve de fazer um trabalho de convencimento dentro do Governo. “Lutei por mais (medidas). Todo mundo sabe. O papel da Fazenda é esse, mas existe uma mediação que passa por outros ministérios e o Congresso”, justificou.

SEM INTERFERÊNCIA 1

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva elogiou na última sexta-feira, dia 20, o diretor de Política Monetária e próximo presidente do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, em vídeo postado nas redes sociais. Na declaração, ao lado dos ministros Fernando Haddad, da Fazenda; Simone Tebet, do Planejamento e Orçamento, e Rui Costa, da Casa Civil, o presidente garantiu que o Governo não interferirá na autarquia federal, que tem total autonomia de gestão desde 2021, incluindo mandato para diretores e presidente.

SEM INTERFERÊNCIA 2

“Eu quero que você saiba que jamais haverá da parte da Presidência qualquer interferência no trabalho que você tem que fazer no Banco Central”, afirmou Lula. Galípolo assume o BC a partir de 1º de janeiro e terá 4 anos de mandato à frente da instituição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

NACIONAL - Trágico fim de semana no país

Ponte ligando MA e TO desaba, caminhões caem e uma pessoa morre. Estrutura na BR-226 fica entre as cidades de Estreito e Aguiarnópolis; Dnit orienta motoristas a utilizarem rotas alternativas
Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O desabamento ocorreu no vão central da ponte, que possuía 533 metros de extensão

A ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, localizada na BR226 e responsável por ligar os estados do Maranhão e do Tocantins, desabou no domingo, dia 22. O colapso aconteceu sobre o rio Tocantins, entre as cidades de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO), e resultou na queda de três caminhões na água, deixando uma pessoa morta.

De acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), duas vítimas foram resgatadas com vida e encaminhadas para atendimento em um hospital da região. O estado de saúde delas ainda não foi divulgado.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) informou que o desabamento ocorreu no vão central da ponte, que possuía 533 metros de extensão. Em nota oficial, divulgada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, a autarquia afirmou que as causas do acidente ainda estão sob investigação.

O trecho da BR-226/TO que atravessava a ponte está completamente interditado. O Dnit orienta os motoristas a utilizarem rotas alternativas:

- Sendo Tocantins: Estrada de Darcinópolis para Luzinópolis, conectando à BR-230 até São Bento do Tocantins. De lá, seguir para Axixá e, finalmente, Imperatriz (MA).
- Sendo Maranhão: Acessar a BR-226 em Estreito (MA) até Porto Franco (MA) e, então, seguir pela BR-010 até Imperatriz (MA).



O Governo do Maranhão mobilizou equipes de emergência para auxiliar nas buscas por possíveis vítimas e oferecer suporte aos motoristas que precisam utilizar o desvio. Já o Governo Federal, através do Dnit, está avaliando a extensão dos danos e as ações necessárias para reconstrução ou substituição da ponte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

NACIONAL - AVIÃO DE PEQUENO PORTE CAI NO CENTRO DE GRAMADO

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Uma aeronave de pequeno porte caiu no centro da cidade de Gramado, no Rio Grande do Sul, na manhã deste domingo (22). O capitão do Corpo de Bombeiros, Pedro Henrique Costa, afirmou à Rádio Gaúcha que a aeronave seria um turboélice bimotor e, ao cair, bateu contra um prédio, atingiu uma casa, uma loja de móveis e uma pousada, provocando incêndio.

Ao menos 15 pessoas foram levadas a hospitais da região, a maioria por inalar fumaça, duas estão em estado grave. Segundo o governador Eduardo Leite (PSDB), nenhum dos 9 passageiros e tripulantes da aeronave sobreviveu.

Segundo a Infraero, a aeronave de prefixo PR-NDN levantou voo em Canelas às 9h15 e seguiria para Jundiáí, no interior de São Paulo. A aeronave está registrada em propriedade do empresário Luiz Claudio Galeazzi, uma das vítimas fatais.

O tempo está instável no local, com chuva e névoa, mas ainda não há informações sobre as possíveis causas do acidente.

A FAB informou em nota que investigadores do órgão regional do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), localizado em Canoas (RS), foram acionados para realizar uma ação inicial envolvendo uma aeronave de matrícula PR-NDN.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

NACIONAL – SOBE PARA 41 NÚMERO DE MORTOS EM ACIDENTE EM MG

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Subiu para 41 o número de mortos na colisão de um ônibus com uma carreta, na BR-116, em Minas Gerais, na madrugada de sábado (21). Um carro de passeio se chocou com a carreta e seus três ocupantes ficaram gravemente feridos. As informações são da Agência Brasil.

A investigação aponta para excesso de peso no transporte e há o indicativo de uma possível responsabilidade criminal do condutor. O motorista ainda está foragido. As forças de segurança procuram pelo homem também no Espírito Santo e na Bahia e pedem que ele se apresente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

REGIÃO SUL - PARANÁ ANUNCIA R\$ 6 BI PARA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Editais preveem obras em concreto, programas de conservação e operação de tráfego, cobrindo mais de 11 mil quilômetros de rodovias estaduais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), vinculado à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SEIL), publicou na última quinta-feira (19) seis editais que preveem obras, conservação de pavimentos e serviços de operação de tráfego. Esses projetos totalizam quase R\$ 6 bilhões em investimentos que devem ser contratados ao longo de 2025.



Entre os destaques, três novas obras rodoviárias serão realizadas na região central do estado. Foto: Divulgação/DER-PR

ISSO TUDO FAZ PARTE DE UM PROJETO DE REORGANIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO ESTADO, FAZENDO COM QUE POSSAMOS LEVAR MAIS INFRAESTRUTURA PARA ACOMPANHAR O FORTE CRESCIMENTO REGISTRADO NO PARANÁ NOS ÚLTIMOS ANOS"

CARLOS MASSA RATINHO
JUNIOR governador do Paraná

Entre os destaques, três novas obras rodoviárias serão realizadas na região central do estado. A primeira contempla a pavimentação da PR-239, entre os municípios de Mato Rico e Roncador, em um trecho de 19,89 quilômetros, com investimento estimado em R\$ 119 milhões. A abertura das propostas para essa obra está agendada para janeiro de 2025.

“Nós já estamos finalizando o trecho que vai de Pitanga a Mato Rico e agora teremos a licitação para ligar Mato Rico a Roncador, um sonho de mais de 50 anos e que vai criar um corredor de desenvolvimento e geração de emprego para a região”, destacou o governador Carlos Massa Ratinho Junior (PSD).

Outra iniciativa inclui a restauração, em concreto por meio da técnica de whitetopping, e ampliação da capacidade da PRC-466. Esse trecho, entre Pitanga e o acesso à subestação de Furnas, no território de Manoel Ribas, abrange uma extensão de 43,05 quilômetros. A abertura dos envelopes está prevista para fevereiro de 2025, no portal de compras do Governo Federal.

Também serão restauradas e ampliadas, utilizando concreto, as rodovias PRC-487 e PR-460, em um trecho de 51,52 quilômetros que vai de Pitanga até a ponte sobre o Rio Muquidão, em Nova Tebas. A abertura das propostas para essa obra também ocorrerá em fevereiro.

“Além de ser de concreto, também serão feitas terceiras faixas para aumentar a capacidade de carga dessas rodovias. Isso tudo faz parte de um projeto de reorganização da infraestrutura do Estado, fazendo com que possamos levar mais infraestrutura para acompanhar o forte crescimento registrado no Paraná nos últimos anos”, acrescentou o governador.

As duas últimas obras serão licitadas por meio da modalidade Contratação Semi-Integrada, que contempla a elaboração do projeto executivo de engenharia e a execução da obra em um único contrato. Por serem obras de grande porte, seus orçamentos permanecem sigilosos, mas superam R\$ 200 milhões cada.

Outro edital lançado refere-se ao novo Programa de Operação de Tráfego Rodoviário, que receberá investimento de R\$ 397,8 milhões. O programa prevê serviços como inspeção de tráfego, guinchos leves e pesados, apoio operacional, apreensão de animais, limpeza emergencial de pista e sinalização temporária luminosa, abrangendo 11,5 mil quilômetros de rodovias estaduais.

Atualmente, o DER/PR opera serviços de tráfego apenas nas rodovias do antigo Anel de Integração. Esses serviços estão sendo encerrados gradualmente, conforme avançam os leilões dos novos lotes de concessões rodoviárias pelo Governo Federal. Na quinta-feira, foi leilado o Lote 6, que conecta Guarapuava a Foz do Iguaçu e Cascavel a Pato Branco. Na semana anterior, ocorreu o leilão do Lote 3, da Malha Norte, ligando Londrina a Curitiba e ao Porto de Paranaguá.

ProIntegra e ProMAC

Completando o pacote de investimentos, foram lançados editais para dois programas de conservação. O ProIntegra, com orçamento de R\$ 102,4 milhões, garantirá a conservação de pavimentos e faixas de domínio em rodovias que serão concedidas em breve. Os contratos serão encerrados à medida que as novas concessionárias assumirem os trechos.

Já o Programa de Manutenção e Conservação de Rodovias (ProMAC) atenderá cerca de 10 mil quilômetros de rodovias estaduais, realizando serviços como reperfilagem, microrrevestimento, camadas de reforço, remendos superficiais e profundos e selagem de trincas. Este programa receberá um investimento de R\$ 4,8 bilhões, visando garantir mais segurança e qualidade na malha estadual.

Recentemente, o DER/PR também lançou o edital do Programa de Contratação de Estudos de Nível de Serviço e Elaboração de Anteprojetos para Adequação de Capacidade e Segurança de Rodovias Estaduais. Essa iniciativa, que representa um investimento de R\$ 16,5 milhões, tem como objetivo estudar e elaborar projetos de terceiras faixas, correções de geometria e outras melhorias em cerca de 1,7 mil quilômetro de rodovias onde o tráfego intenso de veículos pesados reduz a velocidade.

Outro edital recente contempla o anteprojeto para restauração e ampliação da capacidade da PRC-158, em Vitorino, na Região Sudoeste do Paraná, até a divisa com Santa Catarina, abrangendo 13,13 quilômetros. Esse projeto conta com um investimento de R\$ 688 mil. Embora não preveja a execução das obras, essa etapa é fundamental para futuras contratações integradas que incluam a elaboração de projetos básicos e executivos e a realização dos serviços.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

REGIÃO SUDESTE - APROFUNDAMENTO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS COMEÇA EM JANEIRO

Processo terá início com a derrocagem das pedras, programado para início de 2025

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



Um estudo apontou 31 pontos existentes na infraestrutura aquaviária do Porto de Santos. Foto: Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou que os serviços de derrocagem das pedras do canal de acesso do Porto de Santos (SP) vão começar a partir

de janeiro do ano que vem. O processo representa a primeira etapa para o aprofundamento do canal de navegação de 15 metros para 16 metros, uma das prioridades da atual diretoria para aumentar a competitividade do complexo portuário.

De acordo com o presidente da APS, Anderson Pomini, o contrato com a empresa vencedora da licitação será assinado entre este final de dezembro e início do ano que vem para que os serviços sejam executados.

“É um projeto muito importante porque destaca efetivamente o início do aprofundamento do canal”, destacou Pomini.

Segundo a APS, um estudo apontou 31 pontos existentes na infraestrutura aquaviária do Porto de Santos – canal de navegação, áreas de acesso e berços de atracação, onde há rochas que impedem o aprofundamento.

Segundo a APS, a empresa contratada terá 18 meses, de acordo com o prazo contratual previsto, para fazer a retirada mecânica das pedras, um volume de rochas estimado em 10 mil metros cúbicos.

“Nosso canal conta com mais de 30 pedras. Nós temos as licenças ambientais para derrocarmos, ou seja, quebrar as pedras. É utilizado um equipamento, ao invés de usar dinamites, que põe risco a vida de mergulhadores, e prejudica o próprio canal, principalmente nas questões ambientais. Então, vamos quebrar essas pedras para quando contratarmos a empresa responsável pelo aprofundamento de 15 metros para 16 metros não enfrenar essas pedras”, analisou Pomini.

O aprofundamento para 16 metros é considerado, de acordo com a APS, uma medida a curto prazo para garantir calado aos grandes navios que adentram o complexo marítimo. A melhoria na infraestrutura aquaviária permitirá a presença de navios maiores que os de 366 metros, que possuem capacidade para movimentar até 15 mil TEU.

Concessão

Após chegar à profundidade de 16 metros, a próxima etapa é realizar a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos, um dos projetos do Ministério de Portos e Aeroportos.

Os estudos para a concessão estão sob análise do BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social). Conforme a carteira de projetos, arrendamentos e concessões do Ministério, o canal do Porto de Santos está previsto para ir à leilão em 2026.

“O aprofundamento do canal foi dividido em três fases. Fases 1 e 2 estão sendo executadas pelo próprio Porto. A 3ª fase, aprofundamento de 16 metros para 17 metros, dentro de um contrato de manutenção por até 30 anos”, declarou Pomini.

No último leilão de áreas portuárias, realizado na B3, em São Paulo, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Ávila, revelou que os estudos da concessão tiveram a sua primeira versão concluída.

“É uma concessão extremamente importante, não somente para a região Centro-Sudeste, mas importante para toda a logística nacional”, declarou Ávila.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

REGIÃO NORDESTE - BANCO MUNDIAL DESTINA US\$ 9 MILHÕES PARA IMPULSIONAR TRANSIÇÃO NO PECÉM

Valor será aplicado no complexo para a produção de hidrogênio verde e a luta contra as mudanças climáticas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O projeto visa criar a infraestrutura necessária para a produção e exportação de hidrogênio limpo, consolidando o Pecém como um polo global de hidrogênio verde

O Banco Mundial anunciou uma doação de US\$ 9 milhões do Livable Planet Fund, para o programa de transição energética Pecém Verde, com foco na implementação de um projeto de hidrogênio no porto cearense.

A doação visa reduzir os custos na implementação da iniciativa estratégica, que tem como objetivo acelerar a transição para uma matriz energética mais limpa e sustentável, alinhando-se aos compromissos globais de descarbonização e ao combate às mudanças climáticas.

Com um financiamento total esmado em US\$ 175 milhões ao longo de cinco anos, o Pecém Verde envolve uma combinação de recursos, incluindo empréstimos e doações de diferentes instituições

internacionais. Além dos US\$ 9 milhões do Livable Planet Fund, o Banco Mundial vai financiar US\$ 90 milhões para o projeto, enquanto o programa Climate Investment Funds – Renewable Energy Integration (CIF-REI) contribuirá com US\$ 33,5 milhões em empréstimos e US\$1,5 milhão em doações. O Porto do Pecém entrará com contrapartida de até US\$ 41 milhões.

“Com essa parceria, de onde virão mais esses recursos, o Pecém Verde deve gerar oportunidades econômicas significativas, promover a criação de empregos qualificados e fortalecer uma posição de destaque do Ceará entre as iniciativas de descarbonização em escala global, um dos mais prementes objetivos do Governo do Estado”, afirmou o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.

Pecém Verde

O projeto visa criar a infraestrutura necessária para a produção e exportação de hidrogênio limpo, consolidando o Pecém como um polo global de hidrogênio verde. Os investimentos vão incluir a implantação da estrutura básica para os corredores de utilidades e acesso ao setor produtivo de hidrogênio no porto, além da expansão do Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT), com a construção de um novo berço de atracação. Também está prevista a ampliação do Píer 2 do terminal portuário para atender à produção e exportação de hidrogênio limpo e seus derivados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - CÁCERES ENTRA NO MAPA DAS ZPES COM OPERAÇÕES PREVISTAS PARA O PRÓXIMO MÊS

Terceira ZPE alfandegada do Brasil inicia operações mirando sustentabilidade e diversificação da economia

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



A expectativa é que o local inicie operações em janeiro de 2025 com a Floresteca, voltada à exportação de madeira de manejo sustentável

Nove meses após a liberação para atividades alfandegárias, a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres (MT), localizada a 220 km de Cuiabá, entra na reta final para receber suas primeiras empresas. Segundo o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, César Miranda, a expectativa é que o local inicie operações em janeiro de 2025 com a Floresteca, voltada à exportação de madeira de manejo sustentável.

A ZPE de Cáceres, a terceira alfandegada no Brasil, ocupa uma área de 240 hectares dividida em cinco módulos destinados às empresas, além de uma estrutura administrativa. Desde sua retomada em 2020 pelo governador Mauro Mendes (União Brasil), a obra consumiu R\$16 milhões em investimentos das secretarias estaduais de Infraestrutura e Desenvolvimento Econômico.

As empresas que se instalarem no local terão acesso a incentivos tributários, cambiais e administrativos específicos para fomentar as exportações. Além da Floresteca, já há negociações com empresas de agroindústria e maquinários.

Segundo o secretário, essa é uma grande oportunidade para diversificar a pauta exportadora e agregar valor às cadeias produtivas do estado.

Com a inauguração da ZPE de Uberaba (MG), o Brasil dobrou, em 2024, o número de ZPEs em operação, passando de duas para quatro: Pecém (CE), Parnaíba (PI), Cáceres (MT) e agora Uberaba. A expansão fortalece a balança comercial, fomenta a cultura exportadora e reduz desigualdades regionais, destaca o Governo.

“Esse ano foi um marco para o modelo, com a entrada em operação de Cáceres e Uberaba. O avanço reflete o crescente interesse dos investidores, impulsionado por flexibilizações regulatórias e segurança jurídica”, afirmou Fábio Pucci, secretário executivo do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE).

Reuniões trimestrais do CZPE, órgão responsável pela aprovação de projetos industriais, viabilizaram nove novos empreendimentos, totalizando R\$ 26 bilhões em investimentos previstos e potencial para gerar R\$ 15 bilhões em exportações anuais e 1.000 empregos diretos.

As indústrias instaladas nas ZPEs contam com isenções fiscais que abrangem IPI, Pis-Cofins, Imposto de Importação e AFRMM, desde que seus produtos sejam destinados à exportação, ambiente que estimula o comércio exterior.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SEM PROMESSAS PARA 2025 – VAMOS NOS PREPARAR PARA ELE. PARTE 4 DE 4: DEPENDÊNCIA EXTERNA NUNCA MAIS



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

“A melhor maneira de prever o futuro é inventá-lo.”

Winston Churchill

Chegamos ao quarto e último passo de nossa caminhada.

Vamos resgatar a proposta original? Nada de promessas vãs no final do ano. Ao invés disso, planejamento estruturado e assertivo para mudarmos de verdade e de vez.

Se nos acompanha desde o primeiro dos quatro artigos, você é realmente “um forte”. Quatro semanas que tiveram – e têm – a pretensão de fazer-nos refletir sobre a pessoa e o profissional que queremos ser.

Digo “fazer-nos” porque, escrevendo, repassei, intimamente, cada reflexão que propus. Fizemos a caminhada juntos. Não posso me dar ao luxo de sugerir a você um caminho que eu mesmo não consiga seguir. Por isso, sei que não foi fácil. Nunca é simples sermos honestos conosco mesmos. Mas é o melhor, talvez o único caminho para nos tornarmos mais fortes.

Neste último texto desta “série”, vamos falar sobre o quanto é fundamental ser disciplinado, (praticar a autodisciplina) e, passo a passo, melhorar continuamente. Tenho certeza de que será a parte mais desafiadora e também a mais longa. Se você topar essa dinâmica, começaremos hoje e não terminaremos nunca. Sempre há algo a melhorar.

Não se assuste, vamos resolvendo uma coisa de cada vez. Você consegue, afinal chegou até aqui.

Alguém dirá: “Mudar dá muito trabalho... não dá para ler um livrinho de autoajuda, assistir uma palestra sobre motivação e pronto?!” Não dá, acredite. A menos que o vôo que você planeja para sua carreira e sua vida seja de galinha, daqueles que gastam muita energia, mas só nos levam até ali.

Entenda bem a proposta. Contar com ajuda de quem se interessa verdadeiramente por nós é importante e válido. Tem a sua hora. Só não podemos depender dela para sempre. Temos que



encontrar caminhos que nos sustentem para a vida. É responsabilidade nossa. Não dá para “terceirizar” a gestão de nossas vidas.

Vamos começar entendendo essa dupla poderosa que vai nos ajudar na caminhada: motivação + disciplina. Motivação vem do latim *motus*, movimento. É aquele impulso interno, disparado por algum fator externo, que nos leva a agir sobre algo. É importante? Sem dúvida. Filosoficamente falando, é a ignição, a fagulha que dispara o processo de mudança. Devemos considerar dois fatores importantes. Motivação “vem de dentro”. Ninguém nos motiva. Só nós mesmos entendemos o que nos impele a agir. Além disso, a “validade” da motivação é curta. Logo se perde se não for alimentada.

É aí que entra a disciplina, criando hábitos que mantêm acesa a chama inicial da motivação. E os hábitos são poderosos.

“Cuidado com seus pensamentos, pois eles se tornam palavras. Cuidado com suas palavras, pois elas se tornam ações. Cuidado com suas ações, pois elas se tornam HÁBITOS. Cuidado com seus hábitos, pois eles se tornam o seu caráter. E cuidado com o seu caráter, pois ele se torna o seu destino. O que nós pensamos, nos tornamos” — Margaret Thatcher.

Percebe a força? Nosso destino, definido por nossos hábitos. Como criar novos (bons) e nos livrarmos dos antigos (maus)?

Há um livro que pode ajudar muito a responder a essa pergunta. O Poder do Hábito: Por que Fazemos o Que Fazemos na Vida e nos Negócios. Um dos melhores que já li, do jornalista Charles Duhigg. Mistura artigos acadêmicos a entrevistas com mais de trezentos cientistas e executivos para determinar como se formam e se desfazem os hábitos.

O princípio é simples. O cérebro cria rotinas (os hábitos) para todas aquelas tarefas repetitivas que fazemos diariamente. O objetivo é economizar energia e tempo. Imagine pensar detalhadamente em cada uma das etapas de escovar os dentes (agora vou pegar a escova, ...). Fazemos no automático e pronto. Está criado o hábito. Mesmo atividades mais complexas, como dirigir um automóvel, são trabalhosas no começo, depois as fazemos automaticamente.

A grande questão é que essas rotinas envolvem cerca de 40% das decisões que tomamos diariamente. Então vamos usar o poder dos hábitos para criar caminhos que nos levem a sermos melhores. Charles propõe que criemos o “Loop do Hábito”. São três etapas:

Gatilho (ou deixa): é o elemento que desencadeia uma sequência de ações. É a ação que informará ao cérebro de que está na hora de entrar em modo automático. Se pretende levantar e correr todas as manhãs, deixe a roupa e os tênis prontos no dia anterior e no seu caminho, de forma que seja impossível ignorá-los quando levantar;

Rotina: são as ações realizadas após o gatilho. Podem ser físicas, mentais e até emocionais. No nosso exemplo, é sair e correr;

Recompensa: é o estímulo recebido após a conclusão da rotina. Determina se vale a pena lembrar dessa rotina e repeti-la no futuro. Em nosso caso pode ser desde um pequeno chocolate na volta, até a sensação de dever cumprido. O exemplo é simplório, mas o processo não. Dá para aplicá-lo e criar o hábito que quisermos. Um preço baixo a ser pago para que tenhamos uma vida melhor e uma carreira de sucesso.

Terminando, meu melhor desejo para sua vida no ano que vem: que você dê muitas risadas, daquelas longas, de perder o fôlego e de deixar lágrimas nos olhos. Se você for capaz de rir, todo o resto – saúde, Família, trabalho – estará bem.

Sucesso!!

Se você perdeu os textos anteriores, aqui vão os links:

Semana 1: <https://lnkd.in/d88C5xHQ>;

Semana 2: <https://lnkd.in/dpEeqzyv>;

Semana 3: <https://lnkd.in/dUXBdWd7>

NINGUÉM NOS MOTIVA. SÓ NÓS MESMOS ENTENDEMOS O QUE NOS IMPELE A AGIR. ALÉM DISSO, A “VALIDADE” DA MOTIVAÇÃO É CURTA. LOGO SE PERDE SE NÃO FOR ALIMENTADA. É AÍ QUE ENTRA A DISCIPLINA, CRIANDO HÁBITOS QUE MANTÊM ACESA A CHAMA INICIAL DA MOTIVAÇÃO. E OS HÁBITOS SÃO PODEROSOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - RESPEITEM O PISO PREVIDENCIÁRIO!



WALDECK ORNÉLAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

Volta e meia, a desvinculação constitucional do piso previdenciário em relação ao salário-mínimo retorna à pauta de especulações sobre ajuste fiscal, como se fosse essa a causa do desequilíbrio das contas públicas em que vive permanentemente mergulhado o país.

O Regime Geral de Previdência Social (RGPS), administrado pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), como o próprio nome diz, é o regime básico do seguro social. Tem um piso e um teto de benefícios. O teto, hoje é de R\$7.786,02. Quem ganha acima deste valor só contribui até o teto. Daí a existência da previdência complementar, para permitir aposentadorias mais gordas aos que ganham mais. Já o piso previdenciário assegura o salário-mínimo aos trabalhadores em geral. Constitui a garantia basilar da estabilidade social do país.

Preliminarmente, anote-se que a Previdência Social é um sistema contributivo, ou seja, em que os trabalhadores aportam recursos, ao longo de toda a sua vida laboral, para receber de volta, mensalmente, a partir de sua aposentadoria. É uma poupança compulsória, imposta àqueles que sequer têm condição de poupar. Não pode ser confundida, portanto, com política assistencial, quando o Estado distribui recursos próprios para que os mais pobres possam sobreviver.

A Previdência Social não é política de transferência voluntária do Tesouro da União. O Tesouro apenas completa os valores necessários, fruto do desequilíbrio do sistema. Quem paga as aposentadorias é o Fundo do Regime Geral de Previdência Social, criado, por sugestão minha, na Lei de Responsabilidade Fiscal.

Quando ministro da Previdência e Assistência Social, no governo FHC, conclui a primeira reforma da Previdência, que àquela época representou, basicamente, um saneamento de critérios insustentáveis que beneficiavam diversas categorias, para torná-la mais homogênea em relação aos segurados.

Atento às regras de equidade, isto não impediu que, por exemplo, expandíssemos o benefício do salário-maternidade a todas as mulheres seguradas, inclusive às autônomas e às trabalhadoras rurais, o que era restrito apenas às trabalhadoras com carteira assinada. Por outro lado, enfrentei pressões que queriam reduzir o teto do INSS a algo como dois salários-mínimos, o que prejudicaria os trabalhadores melhor remunerados.

Modernizando o sistema, instituímos o fator previdenciário – um mecanismo para estimular o trabalhador que, atendidos os requisitos, quisesse continuar na ativa, para inibir as aposentadorias

precoces. Infelizmente, o fator foi estigmatizado como “reduzidor”, mas sustentou por duas décadas o sistema, ainda que deficitário.

Medidas populistas, adotadas desde então, ampliaram o déficit do RGPS. Criam facilidades individuais, para depois querer cortar coletivamente. Ora a tese vem do governo, ora do próprio Congresso. Independente da iniciativa, ilegítima e antissocial!

Desvinculado o piso previdenciário, os aposentados que recebem benefício pelo valor do salário-mínimo – que constitui a imensa maioria dos aposentados pelo INSS – em poucos anos, estariam percebendo menos que o valor do bolsa-família, agravando a crise social do país.

E não se utilize o argumento – fraudulento – de que é preciso desvincular da Previdência para permitir que o salário-mínimo possa crescer mais. O trabalhador de hoje é o aposentado de amanhã. E isto significaria apenas dar com uma mão para tirar com a outra, e justamente no momento em que, vulnerável física ou psicologicamente, a pessoa mais precisa. Os trabalhadores não podem cair nesse engodo.

Não é no Regime Geral de Previdência Social que se tem de fazer redução de benefícios.

É evidente que o regime geral carece de aperfeiçoamentos. À época, tínhamos como espelho o sistema sueco e caminhávamos no sentido de instituir a conta individual de cada trabalhador, para que ele pudesse acompanhar – como ocorre na previdência complementar – as suas contribuições e o seu estoque de poupança, e portanto, saber com quanto o Estado estaria contribuindo para a sua aposentadoria.

A eficiência da máquina administrativa do INSS, outra frente de trabalho da minha gestão, com o Programa da Melhoria do Atendimento (PMA), perdeu, ao longo do tempo, o rumo e o ritmo, resultando no incomensurável acúmulo de processos pendentes de apreciação, em sentido inverso ao avanço dos recursos das tecnologias de informação e comunicação, que incluem hoje os algoritmos e a inteligência artificial.

Muito espaço há para ser melhorado em relação ao regime próprio dos servidores públicos – organizado na minha gestão – o que hoje permite identificar o tamanho do rombo aí existente.

Embora aprovada em 2003 a reforma do sistema previdenciário dos servidores públicos, a desídia fez com que uma década se passasse até que viessem a ser instituídos os fundos previdenciários, aliás fracionados por Poderes, denotando a capacidade de resistência, o poder de pressão e a cumplicidade com que se perpetuam os privilégios neste nosso país. Não é por acaso que sobre os penduricalhos que fazem as remunerações ultrapassarem o teto do funcionalismo não incidem contribuições previdenciárias...

Busquem outras rubricas para ajustar o gasto público. Respeitem o piso previdenciário!

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

LÍDERES DA CÂMARA VEEM EXAGERO DE DINO EM DECISÃO QUE MANDA PF INVESTIGAR LIBERAÇÃO DE EMENDAS PARLAMENTARES

Ministro do STF suspendeu pagamentos de R\$ 4,2 bi em indicações de deputados

Por *Camila Turtelli e Gabriel Sabóia* — Brasília



Flávio Dino no Senado — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Líderes da Câmara afirmam ver exagero na decisão do ministro Flávio Dino, Supremo Tribunal Federal (STF), de mandar investigar a tentativa de liberar emendas de comissão. Em decisão nesta segunda-feira, o magistrado mandou suspender os pagamentos, além da abertura de um inquérito pela Polícia Federal.

O foco da investigação é um ofício assinado por líderes da Câmara em que pedem ao governo a liberação de R\$ 4,2 bilhões em emendas de comissão. A medida foi vista com uma tentativa de "drible" do presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), às regras de transparência impostas para a execução dos recursos.

Parlamentares afirmam que esse documento teve o aval do Palácio do Planalto, com a assinatura do líder do governo, José Guimarães (PT-CE), e do PT, Odair Cunha (PT-MG) e ainda foi corroborado pela área técnica da Casa Civil, com o parecer da secretaria de assuntos jurídicos.

Além disso, parlamentares reclamam do tempo da ação que ocorreu após o governo ter conseguido aprovar o pacote fiscal no Congresso e véspera de fim de ano.

Na decisão desta segunda-feira, Dino manda suspender novamente o pagamento de emendas parlamentares e determina uma série de medidas a mais relacionados à execução dos recursos. O motivo, segundo ele, é que as indicações não atenderam a critérios estabelecidos previamente em acordo costurado entre a Corte, o Congresso e o Executivo.

Além de bloquear o pagamento de R\$ 4,2 bilhões em emendas de comissão, ele condicionou a liberação dos valores relativos a 2025 ao cumprimento de critérios estabelecidos previamente. O ministro ainda mandou que a Polícia Federal apure se houve irregularidades em uma manobra feita pela Câmara para executar os recursos.

No último dia 12, um ofício enviado pela Câmara ao governo mudou a destinação de parte das emendas de comissões previstas para serem liberadas nesta reta final do ano. O documento leva a assinatura de 17 líderes de partidos e pede a execução de R\$ 4,2 bilhões que já estavam previstos no Orçamento de 2024, mas estavam bloqueados desde uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) de agosto.

Deste valor, porém, R\$ 180 milhões são referentes a "novas indicações", sendo que 40% (R\$ 73 milhões) são direcionados ao Estado de Alagoas, reduto eleitoral do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). De acordo com três dos líderes ouvidos pela reportagem, a assinatura do documento se deu após pedido do deputado alagoano.

O documento com a assinatura dos líderes foi enviado pela Câmara no mesmo dia em que Lira determinou a suspensão de reuniões das comissões da Casa com o argumento de dar celeridade às tramitações das pautas econômicas no plenário. Assim, segundo presidentes dos colegiados, as novas indicações não passaram pelo referendo dos grupos.

Um dos 17 signatários afirmou reservadamente que falta diálogo entre Lira e Dino para resolver essa questão das emendas de forma definitiva. Outro líder ressaltou o fato de que Dino só deu decisão após o governo conseguir aprovar o pacote econômico no Congresso.

O líder do PL na Câmara, Altineu Côrtes (PL-RJ), diz que é necessária a aprovação de uma Proposta de Emenda à Constituição para transformar as emendas de comissão em emendas parlamentares individuais, com execução obrigatória pelo governo federal.

—Precisamos individualizar as emendas com igualdade aos deputados. A PEC garantiria individualidade, rastreabilidade e transparência na execução dos recursos, além de impedir decisões dessa natureza— disse Altineu ao GLOBO.

Os parlamentares encerraram o ano sem voltar a Lei Orçamentária, o que fará o Executivo iniciar o ano com apenas uma parte do dinheiro. Mesmo assim, se não houvesse a nova decisão de Dino, seria possível o governo pagar emendas de custeio para Saúde, as chamadas fundo a fundo.

Sobre as emendas do ofício, líderes afirmam que o pagamento ainda não havia iniciado, mas que o governo já havia aberto o sistema para dar início à essa execução.

Dino citou na decisão desta segunda declarações de parlamentares, como Cleitinho Azevedo (Republicanos-MG), que denunciou a presença de lobistas e irregularidades no processo de distribuição das emendas.

Também pediu à PF que colha depoimentos dos deputados José Rocha (União-BA), Adriana Ventura (Novo-SP) e Glauber Braga (PSOL-RJ), que apontaram manobra de Lira na tentativa de liberar emendas de comissão sem o aval dos colegiados.

—Se o presidente da Casa tivesse permitido que as comissões pudessem ter enviado para os respectivos ministérios, as atas, nominando os autores das emendas e os beneficiários, isso não teria ocorrido, tenho certeza disso. Portanto, mais uma derrota do presidente Arthur Lira—, disse o deputado José Rocha (União-BA) ao GLOBO.

Já Glauber Braga disse que irá reafirmar o que deixou registrado no mandado de segurança apresentado ao STF.

— A justificativa de que as sessões de comissões foram desmarcadas na última semana pra priorizar votações em plenário é falsa. O que houve foi uma ação articulada por Lira pra não dar cumprimento às decisões do STF de garantir transparência à liberação de emendas. Sem reuniões, não houve registro, não houve deliberação, não houve atas naquela semana. O caminho ficou livre pra justificar a falta de transparência.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/12/2024

TRUMP ESCOLHE STEPHEN MIRAN PARA CHEFIAR SEU CONSELHO DE ASSESSORES ECONÔMICOS

Miran foi assessor sênior de política econômica no Departamento do Tesouro durante o primeiro mandato do presidente eleito dos EUA. Cargo exige confirmação pelo Senado

Por Bloomberg



Presidente eleito dos EUA, Donald Trump, durante discurso em evento conservador em Phoenix — Foto: JOSH EDELSON / AFP

O presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, disse ter escolhido Stephen Miran para liderar seu conselho de assessores econômicos, recrutando um ex-funcionário do Tesouro que atuou em Washington durante seu primeiro governo.

“Steve trabalhará com o restante da minha equipe econômica para promover um grande crescimento econômico que beneficie todos os americanos”, disse Trump em um comunicado no domingo, em sua plataforma Truth Social.



Como principal economista da Casa Branca, Miran será responsável por aconselhar Trump sobre políticas e será uma figura importante para vender essas decisões ao público. Miran, cujo cargo exige confirmação pelo Senado, foi assessor sênior de política econômica no Departamento do Tesouro durante o primeiro mandato de Trump.

Miran, pesquisador do Manhattan Institute, foi coautor de um artigo com o economista Nouriel Roubini, em julho, que alegava que o Departamento do Tesouro havia manipulado a emissão de títulos dos EUA de forma a reduzir os custos reais de empréstimos na economia.

O artigo, publicado pela Hudson Bay Capital, ecoou uma linha de ataque de alguns políticos republicanos, que acusaram a secretária do Tesouro, Janet Yellen, de manipular os leilões de dívida dos EUA para estimular a economia e ajudar o presidente Joe Biden.

Yellen rejeitou a acusação de Roubini e Miran. Em entrevista à Bloomberg, ela afirmou que não havia “nenhuma estratégia desse tipo” e acrescentou: “Nós nunca, nunca discutimos nada do tipo.”

Veja quem foi afetado: Alta do dólar causa perda de mais de R\$ 12 bi entre bilionários
Miran disse, em uma postagem nas redes sociais no domingo, que está ansioso “para trabalhar para ajudar na implementação da agenda política do presidente, criando uma economia próspera e não inflacionária que traga prosperidade para todos os americanos.”

Trump prometeu renovar os cortes de impostos que estão prestes a expirar e expandir ou oferecer novos descontos ou créditos, em parte para aliviar os altos preços enfrentados pelas famílias americanas. Ele também ameaçou impor tarifas abrangentes sobre os parceiros comerciais estrangeiros, argumentando que isso estimulará as empresas a retornar a fabricação para os EUA.

O presidente eleito descartou as críticas de muitos economistas de que sua agenda, incluindo promessas de deportar milhões de imigrantes ilegais, pode aumentar os preços para os consumidores e expandir a dívida nacional dos EUA.

As preocupações econômicas e com a inflação foram consistentemente classificadas entre as principais preocupações dos eleitores antes da eleição de 5 de novembro, na qual Trump conquistou seu segundo mandato e os republicanos assumiram o controle das duas casas do Congresso.

Durante o primeiro mandato de Trump, o cargo que será ocupado por Miran foi exercido por Kevin Hassett, seguido por Tomas Philipson e Tyler Goodspeed, ambos atuando como interinos.

Hassett era uma presença regular na televisão, defendendo as políticas econômicas do presidente. Um forte defensor das políticas fiscais de Trump, Hassett está pronto para retornar à Casa Branca depois que o presidente eleito o escolheu em novembro para chefiar seu segundo mandato do Conselho Econômico Nacional.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 23/12/2024

GOVERNO DE BIDEN, NOS EUA, ABRE INVESTIGAÇÃO SOBRE ESTRATÉGIA DA CHINA PARA DOMINAR INDÚSTRIA GLOBAL DE CHIPS

Processo se baseia em indícios de que Pequim planeja dominar globalmente indústria de semicondutores, em estratégia similar à das áreas de painéis solares, veículos elétricos e minerais críticos

Por O Globo com agências — Washington

O governo americano anunciou nesta segunda-feira a abertura de uma investigação comercial sobre supostas medidas "anticompetitivas e não comerciais" usadas pela China para apoiar sua indústria de semicondutores.

A medida acontece cerca de um mês antes de o presidente Joe Biden entregar o comando dos Estados Unidos ao eleito Donald Trump, que tem uma forte retórica contra a China em sua plataforma política. Pequim reagiu chamando a investigação de "protecionista".



Biden abre investigação da estratégia chinesa para a indústria de chips — Foto: Kevin Dietsch/ AFP

Segundo a agência Reuters, a iniciativa pode resultar em mais tarifas dos EUA sobre chips chineses que alimentam a fabricação de produtos do dia a dia, como automóveis, máquinas de lavar e equipamentos de telecomunicações.

Essenciais para a indústria de eletrônicos, os semicondutores se tornaram componentes industriais decisivos para uma série de indústrias em todo o mundo. Na pandemia, a falta deles provocou atrasos na produção

de vários produtos, de automóveis a eletrodomésticos.

Chance para Trump retomar guerra comercial

O esforço de Biden no apagar das luzes de seu governo pode dar a Trump uma oportunidade para começar a impor algumas das pesadas tarifas de 60% que ele ameaçou sobre as importações chinesas. Autoridades do governo Biden informaram que a conclusão da investigação ficará a cargo da administração do republicano.

Na reta final de mandato, Biden já impôs uma tarifa de 50% sobre semicondutores chineses, prevista para entrar em vigor no dia 1º de janeiro. O governo também endureceu as restrições à exportação de chips avançados de inteligência artificial, chips de memória e equipamentos de fabricação de chips para a China.

Pequim reagiu em um comunicado do seu Ministério do Comércio, no qual diz que a "investigação americana tem evidentes tons unilaterais e protecionistas". O texto pede a Washington que cesse imediatamente suas "más práticas", informou a AFP.

Dois terços dos produtos nos EUA têm chip chinês

A Representante Comercial dos EUA, Katherine Tai, afirmou que a agência encontrou evidências de que Pequim está mirando a indústria de semicondutores para dominá-la globalmente, de maneira semelhante ao que fez com aço, alumínio, painéis solares, veículos elétricos e minerais críticos.

"Isso está permitindo que suas empresas expandam rapidamente a capacidade e ofereçam chips artificialmente mais baratos, que ameaçam prejudicar significativamente e potencialmente eliminar a concorrência orientada pelo mercado", disse ela em coletiva de imprensa.

Informações da secretaria de Comércio dos EUA dão conta de que dois terços dos produtos do país usam chips com semicondutores chineses, e que metade das empresas americanas desconheciam a origem de seus chips, incluindo algumas do setor de defesa, o que o governo classifica como "alarmante".

'Práticas desleais'

Em comunicado, a Casa Branca afirmou que a medida serve para "proteger trabalhadores e empresas americanas contra práticas comerciais desleais da China.

"A República Popular da China (RPC) frequentemente adota políticas e práticas não baseadas no mercado, bem como estratégias de direcionamento industrial no setor de semicondutores, permitindo que empresas chinesas prejudiquem significativamente a concorrência e criem dependências perigosas na cadeia de suprimentos de semicondutores fundamentais", diz o texto.

Gálio e germânio: como esses metais obscuros viraram 'peões' na disputa entre EUA e China

A partir de 6 de janeiro o governo americano vai aceitar comentários públicos sobre a investigação, e uma audiência pública está prevista para os dias 11 e 12 de março.

A investigação está sendo conduzida sob a Seção 301 da Lei de Comércio de 1974, mesmo estatuto de práticas comerciais desleais que Trump invocou para impor tarifas de até 25% sobre cerca de US\$ 370 bilhões em importações chinesas em 2018 e 2019, desencadeando uma guerra comercial de quase três anos com Pequim.

Se Trump assumir a investigação, ela precisa ser concluída dentro de um ano após sua iniciação.

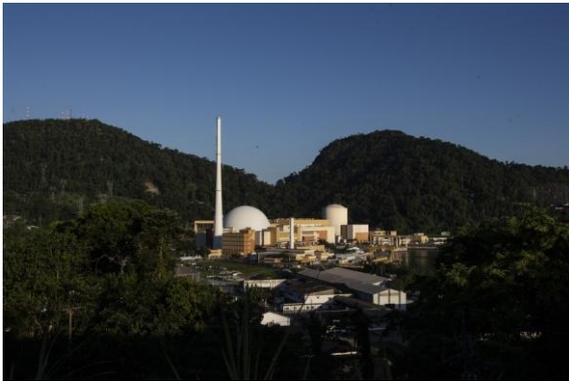
Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/12/2024

ANGRA 3 AGUARDA DECISÃO DO GOVERNO, ENQUANTO CANTEIRO DA USINA CONSOME R\$ 220 MILHÕES POR ANO

Desde o ano passado, 14 novos reatores nucleares entraram em construção no planeta

Por Vinicius Neder



Desde o ano passado, 14 novos reatores nucleares entraram em construção no planeta — Foto: Alexandre Cassiano/Agência O Globo

Enquanto o governo brasileiro adia a decisão de retomar ou não as obras da usina nuclear Angra 3, no litoral sul do Estado do Rio, 14 reatores nucleares entraram em construção no mundo desde o ano passado. Onze na China. Vão integrar geradoras de eletricidade que somam uma capacidade de 15,8 gigawatts (GW), pouco superior à das maiores hidrelétricas do mundo, Itaipu, entre Brasil e Paraguai,

e Três Gargantas, na China.

Para os defensores da matriz nuclear, o avanço é uma evidência de que essa fonte é imprescindível para a descarbonização da geração de energia para enfrentar as mudanças climáticas. É também um dos argumentos da Eletronuclear para a retomada da construção de Angra 3, iniciada há 40 anos, ao lado das duas já operadas pela estatal, além do fato de que concluí-la ou abandoná-la tem um custo bilionário parecido. Os críticos argumentam que os riscos e complexidades não compensam diante da abundância de fontes renováveis no país.

Segundo a Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA), com os 14 recentes, há 63 projetos nucleares em curso em 15 países, incluindo Angra 3. Combinada, essa nova capacidade chega a 66,1 GW, pouco menos de um terço de todo o parque elétrico brasileiro, de 206 GW, segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), do Ministério de Minas e Energia (MME).

Há duas semanas, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), capitaneado pelo MME e formado por representantes de diversas pastas, adiou a decisão sobre a obra, paralisada desde que foi alvo da Operação Lava-Jato. Um sinal verde agora permitiria recomeçar as obras no início de 2026, com previsão de conclusão em 2031. Houve divergências entre ministros e dúvidas sobre o impacto fiscal.

A construção da terceira usina nuclear brasileira começou em meados dos anos 1980, mas crises econômicas e escândalos de corrupção, investigados na Operação Lava-Jato, pararam tudo mais de uma vez. Em 2021, uma lei encarregou o BNDES de fazer um estudo de viabilidade.

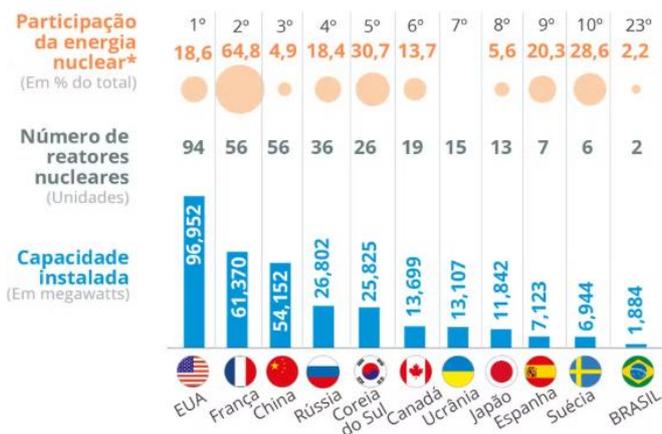
O trabalho estimou custo de desistir de vez de Angra 3 em R\$ 21 bilhões, incluindo a quitação de dívidas e multas a fornecedores e até a devolução, para a União, de isenções tributárias. A

conclusão requer R\$ 23 bilhões, mas exigirá a captação de cerca de R\$ 30 bilhões para reestruturar as dívidas.

Setor aquecido

Entre os argumentos da Eletronuclear em favor de retomar rapidamente a obra está o de que a nova onda de reatores pelo mundo aquece a demanda por peças e serviços do setor, que tem poucos fornecedores. No projeto brasileiro, o principal é a francesa Framatome.

Reatores no mundo



*Na geração de eletricidade do país

Fonte: Agência Internacional de Energia Atômica (IAEA, na sigla em inglês)

Reatores no mundo — Foto: Editoria de Arte

Se o Brasil demorar a decidir, poderá enfrentar custos ainda mais elevados e atrasos nos cronogramas numa eventual retomada, afirmou, em novembro, o presidente da estatal, Raul Lycurgo:

— Temos contratos. As empresas se mantêm aqui. Se desmobilizarem para assumir outros empreendimentos, podemos esbarrar em falta de capacidade.

Reatores no mundo — Foto: Editoria de Arte

Para Aquilino Senra, professor da Coppe/UFRJ, o aumento dos projetos, com destaque para a concentração na China, está ligado ao avanço da economia de baixo carbono:

— A transição energética pressupõe ter

energia na base, não é só com renováveis. E, hoje, a que menos impacta em termos de emissões de gases do efeito estufa é a nuclear.

O especialista, que foi presidente da estatal Indústrias Nucleares do Brasil (INB) no governo Dilma Rousseff, lembra que a transição exigirá uma multiplicação do parque elétrico mundial. Ainda mais por causa da demanda energética de sistemas de inteligência artificial (IA) ou de blockchain, tecnologia por trás das criptomoedas.

A Meta, dona de Facebook e Instagram, por exemplo, anunciou recentemente que poderá investir numa capacidade de 4 GW de geração nuclear para abastecer seus datacenters.

Para Senra, a experiência recente da Alemanha, que desativou seus reatores nucleares por decisão política após o acidente de Fukushima, no Japão, em 2011, ilustraria o risco de abrir mão da tecnologia:

— A tarifa de eletricidade na Alemanha era, há três ou quatro anos, 35% mais cara que no resto da Europa. Eles contavam com o gás natural que vinha da Rússia e com a energia que vem da França, majoritariamente de fonte nuclear. Quando fecharam o gasoduto da Rússia, no início da guerra na Ucrânia, tiveram que começar a queimar carvão.

Senra defende a conclusão de Angra 3, mas o projeto enfrenta uma série de críticas. Do ponto de vista ambiental, o descarte dos rejeitos segue como a principal ameaça. Do ponto de vista econômico, os problemas são os custos bilionários da obra e a tarifa viável, considerada elevada frente a outras fontes do país. O BNDES estimou em R\$ 653,31 por megawatt-hora (MWh) a tarifa necessária para deixar o projeto de pé.

Para a Eletronuclear, o preço está condizente, mas o valor é o dobro da tarifa de Angra 1 e Angra 2 em 2025. Reduzir o preço passa por encolher o retorno do investimento para a Eletronuclear — para a União, em última instância — ou criar subsídios com recursos do Orçamento.

Obras paradas

Enquanto o CNPE não decide o destino de Angra 3 — uma reunião está prevista para o fim de janeiro —, o canteiro de obras dá contornos de filme-catástrofe ao trecho paradisíaco do litoral da Serra do Mar em que está instalado, como constatou O GLOBO, em visita no fim de novembro.

O cenário só não parece de abandono total em razão dos operários que transitam pelas estruturas de concreto armado. Segundo a Eletronuclear, 330 trabalham ali, principalmente, na preservação do canteiro. Se a conclusão for autorizada, no auge dos trabalhos, 7 mil baterão o ponto todos os dias.

Em termos físicos, 67% das obras estão concluídas. A estrutura do prédio do reator, uma esfera gigante de concreto e aço, que será idêntico ao da vizinha Angra 2, já está levantada. Falta finalizar o teto do domo, cujas placas descansam ao relento.

Evitar a deterioração das estruturas de concreto, algumas com vigas de aço aparentes, consome cerca de R\$ 100 milhões por ano, segundo a Eletronuclear. A estatal gasta ainda mais R\$ 120 milhões anuais com funcionários já contratados para Angra 3.



Quando se soma o pagamento das dívidas contraídas por volta de 2010, última vez em que a obra foi retomada a pleno vapor, o custo total anual chega perto de R\$ 1 bilhão. No caso do empréstimo com o BNDES, a Eletronuclear conseguiu suspender pagamentos a partir de 2024, mas o banco já informou que quer retomar a cobrança em janeiro.

Vista aérea das obras paradas da usina nuclear Angra 3, no litoral fluminense — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Ao lado do canteiro quase abandonado, um conjunto de galpões, que somam 57 mil metros quadrados, guarda um dos aspectos mais inusitados da obra que se estende por décadas. Estão ali cerca de 12 mil volumes, que podem conter mais de um item, de máquinas, equipamentos e materiais comprados para Angra 3.

Segundo Bruno Bertini, chefe do Departamento de Montagem Eletromecânica da Eletronuclear, 85% de todos os equipamentos que a nova usina precisará já estão ali. Cerca de 1,3 mil volumes estão guardados desde a década de 1980 ou início da de 1990, incluindo bombas mecânicas de grande porte. Para não estragar, parte do maquinário foi embalada a vácuo.

De tempos em tempos, os itens são abertos, lubrificados e reembalados. Alguns foram “pressurizados com nitrogênio”, diz Bertini. Outros, quando — e se — forem instalados em definitivo, deverão ter peças trocadas, como as feitas de borracha, ou precisarão passar por pintura.

— É um trabalho no qual, infelizmente, nos tornamos experts — afirma o gestor.

Ele diz que a idade dos equipamentos não compromete a conclusão de Angra 3. Os itens mais antigos, em geral, são mecânicos, cuja “tecnologia não mudou” da década de 1980 para cá. Alguns volumes, principalmente equipamentos elétricos, acabaram virando peças de reposição ou reparo para Angra 2, idêntica à usina em construção.

Outros 88 volumes, alguns dos principais, estão em Itaguaí (RJ), nas instalações da Nuclep, estatal fabricante de equipamentos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/12/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO CEDE À MANOBRA DE LIRA E LIBERA R\$ 728 MILHÕES ANTES DE SUSPENSÃO POR DINO

Planalto usou brecha em decisão do ministro do STF para dar legalidade a ofício de líderes da Câmara que driblou decisão do Supremo e escondeu padrinhos de recursos em emendas parlamentares; a Secretaria de Relações Institucionais do governo afirmou que todo o processo de execução orçamentária está amparado na portaria interministerial e em parecer da Advocacia-Geral da União (AGU)

Por Daniel Weterman e André Shalders

BRASÍLIA – O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) liberou R\$ 728,7 milhões em emendas de comissão, herdeiras do orçamento secreto, em apenas três dias. O Poder Executivo efetuou as liberações antes da decisão do ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), que, nesta segunda-feira, 23, determinou o bloqueio dos repasses por falta de transparência.



Marques/Agência Câmara

O dinheiro atende indicações de um grupo de 17 líderes partidários da Câmara, comandados pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que apadrinharam um total de R\$ 4,2 bilhões em emendas. O ofício das lideranças foi revelado pela revista Piauí e confirmado pelo Estadão. Novos documentos aos quais o Estadão teve acesso mostram que o dinheiro começou a ser liberado, com respaldo formal do Palácio do Planalto.

Presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL) durante sessão da Câmara, no dia 17 de dezembro. Foto: Lula

Os líderes apadrinharam todas as emendas de forma conjunta, sem mostrar individualmente o nome dos parlamentares atendidos. O Estado de Alagoas, reduto de Lira, é o maior beneficiado, com R\$ 73,7 milhões em novas indicações. De acordo com especialistas e ONGs que acompanham o processo no STF, as indicações ferem a decisão da Suprema Corte.

A Secretaria de Relações Institucionais, responsável pela articulação política do governo e pela coordenação das emendas parlamentares, afirmou que todo o processo de execução orçamentária está amparado na portaria interministerial do governo e no parecer da Advocacia-Geral da União (AGU) que orientaram as regras para a liberação dos recursos.

Além disso, a pasta declarou que a responsabilidade pelo cumprimento dessas determinações é dos ministérios que liberaram o dinheiro. A SRI também disse que o que não estiver em conformidade com a decisão do STF está sujeito a ação de órgãos controle internos, como a Controladoria-Geral da União (CGU).

Os empenhos, que autorizam o andamento de obras, projetos e o pagamento futuro para Estados e municípios, ocorreram de quarta-feira, 18, a sexta-feira, 20, enquanto o Congresso votava o pacote fiscal do ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), conforme documentos do Portal da Transparência e do Siga Brasil. Só houve os votos necessários na Câmara e no Senado quando o governo prometeu pagar emendas para os parlamentares, incluindo que foram liberadas nesses três dias.

O orçamento secreto, revelado pelo Estadão, foi um esquema executado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) que paga emendas parlamentares sem transparência. O nome dos verdadeiros

congressistas responsáveis pelas indicações ficava escondido. O mecanismo bancou a compra de tratores e asfalto superfaturados e mais uma série de obras sob suspeita, resultado em investigações e prisões pela Polícia Federal.

As emendas de comissão são recursos indicados por comissões do Congresso Nacional para determinadas áreas do Poder Executivo, como saúde e educação. Com o fim do orçamento secreto, o Congresso usou essas novas emendas para abrigar parte do esquema. Todos os recursos foram suspensos pelo STF em agosto devido a essa e outras irregularidades. No início de dezembro, o ministro Flávio Dino, relator dos processos, destravou os pagamentos, mas sob novas regras, incluindo a transparência.

Do total liberado pelo governo nesses três dias, R\$ 311,3 milhões foram por meio de notas de empenho que citam nominalmente os líderes da Câmara que assinaram o ofício. Outros R\$ R\$ 353 milhões fazem menção ao mesmo ofício, mas trazem apenas os códigos de quatro dígitos que identificam cada um desses líderes no Sistema Integrado de Administração Financeira (Siafi). Há ainda notas de empenho sem menção a qualquer congressista.

A maior emenda é do Ministério das Cidades para João Pessoa, capital da Paraíba, no valor de R\$ 47,9 milhões. No Portal da Transparência, o governo citou o ofício e o nome de todos os líderes como autores da indicação. Em seguida, aparece uma verba do Ministério da Saúde, de R\$ 18 milhões, para o Estado do Maranhão, com os líderes identificados apenas por códigos, sem os nomes.

No conjunto, o Ministério da Saúde é o maior responsável pelos repasses (R\$ 369,4 milhões), seguido do Ministério das Cidades (R\$ 184 milhões).

Após o STF liberar os pagamentos, o governo editou uma portaria para organizar a distribuição do dinheiro, amparado por um parecer da Advocacia-Geral da União (AGU). O Palácio do Planalto usou uma brecha na última decisão de Dino que autoriza o apadrinhamento tanto de parlamentares individualmente quanto de líderes partidários para as emendas de comissão. O entendimento, porém, contraria as decisões do STF no processo, que exigiu a divulgação dos verdadeiros beneficiados, afirmando que os líderes não podem deter o “monopólio” das indicações.

Além disso, o STF exigiu que as indicações das emendas, na hora de escolher qual município receberá a obra e qual projeto será contemplado, sejam discutidas e aprovadas em conjunto por cada comissão do Congresso, o que não aconteceu. No dia 12, antes de mandar a lista para o governo, Lira suspendeu o funcionamento das comissões da Câmara, impedindo que elas se reunissem para deliberar sobre os recursos. O presidente da Casa alegou que era necessário dar prioridade para o plenário da Câmara, que iria votar o pacote fiscal do governo e outros projetos.

Nesta segunda-feira, 23, o ministro Flávio Dino deu nova decisão para suspender o pagamento das emendas. No despacho, o ministro diz que a “indicação coletiva” por meio do ofício contraria as decisões do STF sobre o tema até o momento. O ministro também reitera a necessidade de que os padrinhos das emendas de bancada sejam identificados nominalmente.

“Em uma primeira análise, está configurado um quadro que não se amolda plenamente a decisões do Plenário do STF, seguidamente proferidas desde 2022”, escreveu Dino. “Constato possível perpetuação da ocultação do(s) parlamentar(es) “solicitante(s)” de “emendas de comissão” (RP 8), por meio do “apadrinhamento” das emendas por líderes partidários subscritores de ofício enviado ao Poder Executivo (Ofício nº 1.4335.458/2024)”, escreveu ele.

Planalto deu suporte jurídico a manobra de Lira e líderes da Câmara para liberar emendas

A assessoria jurídica do Planalto, subordinada à Casa Civil, assinou um parecer, ao qual o Estadão teve acesso, no dia 17 afirmando que o ofício dos líderes da Câmara não descumpriram a decisão do STF, dando aval para a manobra de Lira. O documento é assinado pelo secretário especial para Assuntos Jurídicos da Casa Civil da Presidência da República, Marcos Rogério de Souza, pela

secretária especial adjunta do órgão, Maria Rosa Guimarães Loula, e pelo secretário adjunto Fabiano de Figueiredo de Araujo.

Segundo os técnicos do governo, “não se pode presumir que os parlamentares signatários não sejam os efetivos solicitantes das emendas RP8”. O parecer também afirma que não há manifestação do STF dizendo que “parlamentares, em conjunto, não possam ser solicitantes de RP8, mesmo que de grande rol de emendas.” Os 17 líderes da Câmara assumiram em conjunto, sem individualização, um total de 5.449 emendas no valor de R\$ 4,2 bilhões, escondendo quem foi atendido com cada uma, e o Planalto diz não ver problema nisso.

A Controladoria-Geral da União alterou o Portal da Transparência do governo federal para cumprir as exigências do Supremo, mas o governo não colocou os documentos necessários ao liberar as emendas. Os R\$ 679 milhões liberados nos últimos dois dias são só o começo. No total, há R\$ 4,7 bilhões em emendas de comissão deste ano que ainda não foram liberados. O Congresso cobra o pagamento e o governo se comprometeu com os repasses ao votar o pacote de corte de gastos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/12/2024

MUDANÇAS NA SECOM VÃO ALÉM DE PAULO PIMENTA, E SIDÔNIO CHEGARÁ AO GOVERNO COM ‘CARTA BRANCA’

Atual secretário de Imprensa da Presidência, José Chrispiniano também deverá ser substituído e há dúvidas sobre permanência de pessoas próximas a Janja; procurado, Sidônio não respondeu

Por Roseann Kennedy e Iander Porcella



Sidônio Palmeira, publicitário e marqueteiro de Lula na campanha presidencial de 2022 Foto: Arquivo pessoal/Sidônio Palmeira

O ministro Paulo Pimenta não será o único a deixar o cargo na Secretaria de Comunicação Social (Secom) do governo. A chegada do publicitário Sidônio Palmeira, marqueteiro do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na campanha de 2022, no lugar do petista prenuncia uma série de mudanças. Já dado como certo no posto, ele deverá ter “carta branca” na pasta e uma das exigências foi ter autonomia para escolher sua equipe. Procurado, ele não respondeu.

O atual secretário de Imprensa da Presidência, José Chrispiniano, é outro que também deverá ser substituído, apesar da proximidade com Lula, disseram aliados de petista à Coluna do Estadão. Ele acompanha o presidente desde 2011.

A dúvida entre interlocutores do presidente é sobre a permanência na Secom de pessoas próximas à primeira-dama Rosângela da Silva, a Janja, como Brunna Rosa, secretária de Estratégia e Redes. Mas a força de Sidônio já foi percebida na sexta-feira, 21: mesmo sem assumir o cargo no lugar de Pimenta, ele participou do almoço de confraternização de fim de ano de Lula com os ministros, no Palácio do Alvorada.

Como mostrou a Coluna do Estadão, o alerta no Planalto acendeu após pesquisa Datafolha apontar que Lula se equipara ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) em avaliação negativa de sua gestão.

O sinal amarelo coloca ainda mais pressão na estratégia governista para a segunda metade do mandato e serão adotadas duas frentes de reação. Primeiro, correr para fazer as mudanças necessárias na comunicação do governo. Em segundo lugar, aumentar a combatividade das bancadas no Congresso Nacional, principalmente no plenário da Câmara.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/12/2024

‘ERA UMA COISA QUE ESTAVA VISÍVEL ATÉ PARA UMA CRIANÇA’, DIZ VEREADOR QUE FILMOU PONTE CAINDO

Elias Cabral Junior, parlamentar da cidade de Aguiarnópolis (TO), disse ao Estadão que pretendia postar as imagens em sites do governo estadual e federal para pedir providências e levar o tema para a Câmara

Por José Maria Tomazela

O vereador Elias Cabral Junior (Republicanos), que gravou em vídeo o momento em que a ponte que ligava os estados do Maranhão e Tocantins desabou, disse que passava com frequência por ela e percebeu o perigo.

“Era uma coisa que estava visível até para uma criança. Buracos com ferragens expostas, fendas, desnível nas junções. E a ponte balançava quando a gente passava de carro. Imagina então os caminhões de carga”, disse ao Estadão.



Ponte de 533 metros de vão, construída há mais de 60 anos, desabou entre os estados do Maranhão e Tocantins no último domingo, 22. Foto: Felipe Brasil/Ministério dos Transportes

Elias é um dos 9 vereadores da Câmara de Aguiarnópolis (TO), cidade de 7.049 habitantes, que fica próxima à ponte. Ele contou que foi ao local depois de ser abordado por muitos munícipes sobre as más condições da estrutura.

“Nossa cidade é pequena e depende da ponte para ir para Estreito (MA) que é uma cidade maior. Era voz corrente que a ponte estava muito ruim e, de tantas reclamações, eu resolvi ir até lá fazer um vídeo para postar em minha rede social, como sempre faço com as questões do município.”

Ele filmava as erosões na base da estrutura quando flagrou o desabamento do vão central, com 533 metros de extensão. “Era para eu estar no meio da ponte, mas me atrasei porque parei para conversar com amigos, senão eu teria sido vítima também. Nunca pensei que podia acontecer justo naquela hora”, disse.

Após o susto inicial, ele correu para a beira do rio Tocantins para tentar ajudar as pessoas que tinham caído na água. “A correnteza estava forte, não deu para fazer muita coisa”, comentou.

Elias pretendia postar as imagens em sites do governo estadual e federal para pedir providências. Também iria levar o tema para a Câmara.

“A comunidade toda sentia o problema e postava imagens nas redes sociais, inclusive dos órgãos do governo. Estava ali para todo mundo ver. Tapavam um buraco, mas logo aparecia outro. Tinha um tráfego muito pesado de caminhões”, disse.

Nesta segunda-feira, 23, o vereador voltou ao local acompanhando a comitiva do ministro dos Transportes, Renan Filho, e chegou a falar com técnicos do órgão.

“A ponte é um trecho de BR, então a competência é do governo federal. Eu não tenho conhecimento técnico, mas qualquer um podia ver que a estrutura estava bem ultrapassada. O que a gente espera agora é que façam uma ponte melhor.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/12/2024

MILEI ELIMINA IMPOSTO QUE TRIBUTAVA COMPRAS E PAGAMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA

Medida deverá reduzir, sobretudo, preços de serviços digitais como Netflix e Spotify, além de gastos em viagens ao exterior

Por Matheus Andrade

A partir desta segunda-feira, 23, o governo da Argentina deixará de cobrar o chamado imposto “País”, criado no governo de Alberto Fernández e válido para transações realizadas em moeda estrangeira. De acordo com a administração de Javier Milei, a expectativa é que a medida diminua custos de plataformas digitais e facilite a compra de moeda estrangeira para poupança.

Quando implementado, na primeira semana da presidência de Fernández, em 2019, o Imposto Para uma Argentina Inclusiva e Solidária (País) tinha um caráter emergencial e temporário, por cinco períodos fiscais, para desencorajar a demanda por câmbio.

O tributo era aplicado em uma ampla gama de transferências, incluindo assinaturas de serviços de streaming, normalmente pagas em dólar no país, além de gastos em viagens ao exterior.

A partir desta segunda-feira, o valor dólar cobrado no do cartão cai 30%. O impacto, portanto, será mais sentido em compras em viagens para fora da Argentina, itens em plataformas como Amazon e serviços como Netflix.

“Este imposto, instituído em 2019 em regime de ‘emergência’, tornou-se um fardo permanente para os argentinos que encareceu o acesso a bens e serviços internacionais”, disse comunicado do governo de Milei ao anunciar a medida.

Em um discurso na última semana, o presidente argentino já havia antecipado a medida, e disse que “será a primeira vez na história que um governo cumpre precisamente a eliminação de um imposto”. Na ocasião, Milei disse que a redução de impostos vai continuar, “pois o nosso compromisso irrevogável é devolver o excedente em forma de alívio ao contribuinte”.

O presidente disse ainda que o governo está “pensando em uma reforma tributária onde os impostos nacionais não passem de seis. Esse também é outro compromisso que dependerá do início do crescimento da economia”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/12/2024

PETROBRAS RESCINDE CONTRATO COM BRAVA ENERGIA NA BACIA DE SANTOS

Estatual rescindiu o contrato para a cessão da totalidade de sua participação nos campos de Uruguá e Tambaú

Por Beth Moreira (Broadcast)

A Petrobras informou nesta segunda-feira, 23, que notificou a Brava Energia, controladora da Enauta Energia, sobre a sua decisão, suportada por previsão contratual, de rescindir o contrato para a cessão da totalidade de sua participação nos campos de Uruguá e Tambaú, ambos localizados em águas profundas no pós-sal da Bacia de Santos.

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa explica que o fechamento da transação estava condicionado, entre outros fatores, à conclusão da aquisição, pela Enauta Energia, do FPSO Cidade de Santos, de propriedade e operado pela Moddec, o que não se materializou.

“Conforme previsto no contrato, o valor pago a título de depósito em dezembro de 2023 será retido pela Petrobras”, afirma.

A Petrobras abriu teaser, ou seja, a etapa de divulgação de oportunidade, para a venda de sua participação nos campos de Uruguá e Tambaú em setembro de 2021. O contrato com a Enauta, por sua vez, foi assinado em dezembro de 2023.

Na ocasião, a empresa informou que receberia com a operação até US\$ 35 milhões, sendo US\$ 3 milhões pagos na data da assinatura do contrato, US\$ 7 milhões no fechamento da transação e até US\$ 25 milhões em pagamentos contingentes, a depender das cotações futuras do Brent (petróleo) e eventos relacionados ao desenvolvimento dos ativos.

Em fato relevante publicado, a Brava Energia comunicou ao mercado que foi notificada pela Petrobras sobre a rescisão do contrato de cessão da participação da estatal nos campos de Uruguá e Tambaú. A empresa lembra que a conclusão do FPSO Cidade de Santos era uma condição prevista em contrato para a cessão, porém a Brava rescindiu o contrato da FPSO e comunicou a Petrobras. Seguindo o contrato, a Petrobras manterá retido o depósito de R\$ 3 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/12/2024

PDT VAI AO STF CONTRA DEFINIÇÃO DA SELIC E PEDE QUE TRIBUNAL SUSPENDA ÚLTIMA DECISÃO DO COPOM

Partido pede que Banco Central aprimore processo de decisão sobre a taxa de juros e considere impacto da definição sobre o Orçamento, a trajetória da dívida e a economia do País
Por Amanda Pupo (Broadcast)

BRASÍLIA - O Partido Democrático Trabalhista (PDT) acionou o Supremo Tribunal Federal (STF) para que a Corte determine ao Banco Central um “aprimoramento” do processo de decisão sobre a taxa básica de juros. Para a sigla, a definição da Selic deve dimensionar e observar o impacto dos juros sobre o orçamento fiscal e sobre a trajetória da dívida pública, além de “necessariamente” considerar os efeitos sobre o crescimento econômico, o mercado de trabalho, a erradicação da pobreza e a redução de desigualdades sociais.

Na ação, apresentada nesta segunda-feira, 23, o PDT pede ainda que o STF determine uma revisão dos parâmetros utilizados na mensuração de expectativas do mercado, com a abertura do Boletim Focus a outros atores institucionais “não relacionados ao mercado financeiro”. Liminarmente, o partido presidido pelo deputado André Figueiredo (PDT-CE) também solicita que a Corte suspenda os efeitos do último comunicado do Comitê de Política Monetária (Copom), quando o colegiado elevou a Selic a 12,25% ao ano.

“A narrativa de realizar um corte epistemológico e valorativo, para conceber as decisões do Copom apenas como uma decisão técnica, destituída de roupagem política, não encontra agasalho seguro na empiria, muito menos em seus efeitos e na captura do orçamento público brasileiro”, diz o partido, que alega ainda que não pretende que o STF se substitua à autoridade monetária, mas que submeta o BC “aos preceitos da Constituição econômica”.



PDT pediu ao STF que submeta o BC 'aos preceitos da Constituição econômica' Foto: Dida Sampaio/Estadão

Para o partido, a ata da última decisão sobre a Selic não revela qualquer ponderação do Copom sobre os impactos da taxa no mercado de trabalho ou na qualidade de vida dos cidadãos. “A decisão consubstanciada na última ata pode inflar a dívida bruta brasileira em quase R\$ 100 bilhões, o que equivale a um nível relevante da economia prevista no pacote de gastos recentemente anunciado pelo governo federal”, afirmou.

Ainda na avaliação do PDT, há uma omissão inconstitucional do Banco Central ao não definir uma metodologia de cálculo da “Meta da Selic” que considere núcleos de inflação efetivamente suscetíveis à política monetária, bem como os impactos das decisões sobre o mercado de trabalho e as contas públicas. “Isso ocorre porque preços de bens não comercializáveis, preços sujeitos a monopólios ou administrados pelo Estado, não estão diretamente sujeitos aos influxos da taxa de juros”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/12/2024

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

DESAFIO DO GOVERNO É FAZER REFORMA QUE FORTALEÇA BASE ALIADA

Mudança ministerial pode ser insuficiente para melhorar ânimo no Congresso

Por Renan Truffi e Fabio Murakawa — De Brasília



Lula: presidente ainda não deu aval para que a equipe de articulação política inicie uma consulta formal para saber a lista de desejos de cada bancada — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo - 29/11/2024

Após ver seu pacote fiscal ser desidratado no Parlamento, o governo Lula começará o ano de 2025 com o desafio de construir uma reforma ministerial que seja capaz de fortalecer sua base aliada no Congresso e, conseqüentemente, garantir uma situação mais confortável para a gestão petista nos últimos dois anos de mandato. Isso porque, ao que tudo indica, a equipe econômica deverá propor novas medidas fiscais, que precisarão mais uma vez de aval dos parlamentares.

Apesar desse cenário, a avaliação interna é que a reforma será “menor” do que o desejado pelos partidos de Centro. Isso quer dizer que a gestão petista corre o risco de não conseguir atender às demandas das legendas partidárias e, com isso, esbarrar novamente no mau-humor dos partidos.

Um sinal de que a reforma ainda deve enfrentar muitos percalços é que o governo mal começou a discutir o assunto com os partidos mais importantes do Congresso.

Segundo interlocutores da articulação política do governo, os debates ainda acontecem de maneira interna, entre integrantes da cúpula do Palácio do Planalto. O presidente, dizem, nem sequer deu aval para que a equipe de articulação política inicie uma consulta formal sobre a lista de desejos de cada bancada no Congresso.

A previsão, neste sentido, é que essas negociações em torno de uma reforma ministerial ganhem força apenas em janeiro. Mas, ainda assim, alguns integrantes já admitem que os anúncios podem demorar e ficar para depois de fevereiro, após as eleições das mesas no parlamento.

Outro aspecto que aponta para uma possível reforma ministerial “capenga” é que mesmo os assessores da cúpula do governo reconhecem que a “dança das cadeiras” pode se limitar a quatro ou cinco ministérios. Além disso, entre os ministérios que estão na mira de Lula, há pastas que pouco interessam ao Centrão, como é o caso da Secretaria-Geral, sob comando de Márcio Macêdo (PT-SE), e da Secretaria de Comunicação Social, cujo ministro hoje é Paulo Pimenta (PT-RS).



A primeira é responsável pela articulação política com movimentos sociais. A segunda é a pasta responsável por coordenar a comunicação. Por conta disso, a tendência é que ambas as secretarias continuem sob comando do próprio PT ou, em última instância, sejam comandadas por nomes da preferência pessoal de Lula.

Além disso, também deve entrar no escopo da reforma o Ministério da Defesa, que hoje tem como titular José Múcio. A razão é que, na semana passada, Múcio teria dito em conversa reservada com Lula que “está cansado”. O motivo são dificuldades de conciliar compromissos familiares com a intensa agenda à frente das Forças Armadas.

Ainda assim, nenhuma dessas trocas pode reverter a frágil situação do governo Lula no Congresso. Em função disso, também estão no radar outras mudanças que poderiam aumentar o grau de adesão em dois partidos importantes do Congresso Nacional: o PSD, de Gilberto Kassab, e o Republicanos, legenda ligada à Igreja Universal.

Tanto PSD quanto Republicanos têm hoje mais de 40 deputados em suas bancadas e, por isso, são considerados estratégicas para garantir uma margem de votação mais confortável para o governo. As duas legendas já têm ministros e cargos no segundo escalão da Esplanada dos Ministérios, mas, nos últimos meses, passaram a demonstrar insatisfação com a situação do governo e passaram a cobrar uma “fatura” mais cara.

O descontentamento ficou evidente na votação do pacote fiscal. No caso da PEC do ajuste, por exemplo, nove parlamentares de PSD e Republicanos não votaram com o governo. Já durante a apreciação do projeto de lei que estabelece critérios mais rígidos de acesso aos programas sociais, a rejeição ao governo aumentou. O PSD registrou 11 votos contra a proposta, enquanto que o Republicanos teve 8 de seus deputados votando contra a orientação do Planalto.

Por conta desse quadro, o nome da vez no PSD é o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). O parlamentar tem boa relação com Lula e, nos últimos dias, passou a ser cotado para assumir o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (Mdic).

A entrada dele, entretanto, dependeria de uma série de mudanças prévias. Primeiro, Múcio teria que realmente sair da Defesa e, em seguida, o vice-presidente Geraldo Alckmin precisaria topiar migrar do Mdic para o lugar de Múcio. O problema é que os interlocutores de Alckmin informam que esse não é o desejo dele. “A visão no ministério é de que o trabalho na política industrial precisa continuar. Tem muita coisa pra colocar de pé”, disse uma pessoa próxima a Alckmin.

O Mdic é uma das pastas na mira do PSD. Há algumas semanas, o partido enviou emissários ao governo para manifestar intenção de trocar o Ministério da Pesca, pasta que hoje está sendo administrada pelo deputado André de Paula (PSD-PE). A explicação é que o PSD já não enxerga a Pesca como um ministério útil.

Outra possibilidade na mesa de negociação da reforma ministerial é a Secretaria de Relações Institucionais (SRI), comandada por Alexandre Padilha (PT-SP). O ministério é cobiçado por ser o responsável pela articulação política junto ao Congresso, mas, principalmente, por controlar a liberação das chamadas emendas parlamentares.

Diante disso, um dos cenários discutidos no Planalto é ceder a SRI para o Centrão e realocar Padilha no Ministério da Saúde, pasta que o ministro já dirigiu. Se isso acontecer, dois nomes despontam para assumir a articulação política do governo e ganhar uma cadeira no Palácio do Planalto.

O primeiro é o do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos-PE). O segundo é do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD-MG). Ambos têm boa relação com Lula e seriam bem aceitos na “cozinha” do governo.

TUDO SERÁ APURADO, DIZ MINISTRO SOBRE PONTE QUE CAIU APESAR DOS ALERTAS

O acidente deixou ao menos duas mortes e outras 12 pessoas desaparecidas, segundo a Defesa Civil

Por Herculano Barreto Filho, Folhapress — São Paulo



O ministro dos Transportes, Renan Filho — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

Renan Filho, ministro dos Transportes, disse que todas as denúncias envolvendo a ponte que caiu na divisa entre o Tocantins e o Maranhão neste domingo serão investigadas. O acidente deixou ao menos duas mortes e outras 12 pessoas desaparecidas, segundo a Defesa Civil.

Ministro foi questionado sobre por que a ponte não foi interdita antes. Correm vídeos nas redes sociais de população, vereadores e jornalistas denunciando o estado precário do local. "Todas as denúncias serão apuradas. Vamos abrir sindicância para verificar as causas que levaram à queda da ponte", disse, em coletiva no começo da tarde desta segunda-feira.

Na coletiva, Renan Filho disse que o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes) faz o acompanhamento de mais de 9 mil obras no país.

Duas empresas se habilitaram para contratação em regime de emergência para construção de uma nova ponte. Em situações do tipo, não é necessária a abertura de licitação, explicou o ministro.

O governador do Tocantins se solidarizou com as famílias das vítimas. Wanderlei Barbosa (Republicanos), que também participou da coletiva, também disse já ter traçado rotas alternativas para manter o fluxo de veículos na região.

"A tristeza é de todo o Brasil, todos nós sentimos o impacto das pessoas que perderam a vida. Mas quem vai definir de quem foi a responsabilidade é a perícia (...), O mais importante é sermos solidários às famílias que perderam seus entes queridos", disse Wanderlei Barbosa, governador do TO.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/12/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRANSPETRO CONCLUI NEGOCIAÇÃO COM ECOVIX E MAC LAREN PARA CONSTRUÇÃO DOS 4 HANDY

Por Danilo Oliveira Indústria naval 23/12/2024 - 09:16



Consórcio formado pelos dois grupos construirá petroleiros por US\$ 278 milhões. Contrato deve ser assinado até o final de janeiro

A Transpetro informou, nesta segunda-feira (23), que concluiu a negociação com o consórcio formado pelos grupos Ecovix e Mac Laren como o vencedor da licitação para a construção de 4 navios classe Handy. Os petroleiros serão as primeiras unidades do programa de renovação e



ampliação da frota da companhia (TP 25), que prevê a construção de um total de 25 navios para frota da subsidiária da Petrobras. A expectativa é que o contrato seja assinado até o final de janeiro.

“Esse programa da Transpetro é essencial para o Sistema Petrobras e um grande reforço para a nossa capacidade logística, garantindo o aumento do transporte de derivados na costa brasileira e reduzindo nossa exposição às oscilações dos custos de afretamento, principalmente desse tipo de unidade, que têm baixa liquidez no mercado. A Petrobras e a Transpetro estão comprometidas com a aceleração do desenvolvimento do país e esse programa de ampliação da frota própria comprova isso”, ressaltou a presidente da Petrobras, Magda Chambriard.

O valor final da negociação é de US\$ 69,5 milhões por embarcação, totalizando US\$ 278 milhões, cerca de R\$ 1,7 bilhão, com base na cotação de hoje. O conteúdo local a ser perseguido é de 50%, requisito que também garante o benefício da depreciação acelerada aprovado recentemente, que representa uma renúncia fiscal decorrente da depreciação acelerada para navios-tanque que operam na cabotagem brasileira, limitada a R\$ 1,6 bilhão.

O escopo prevê 4 Handy, navios de transporte de produtos claros de 15.000 a 18.000 TPB, para operação de cabotagem no litoral brasileiro. Os cascos serão construídos no Estaleiro Rio Grande (ERG-RS), de propriedade da Ecovix, e a finalização será no Estaleiro Mac Laren, em Niterói (RJ).

O vice-presidente do grupo Mac Laren, Alexandre Kloh, disse à Portos e Navios que, com a assinatura no começo de 2025, haverá esforço para o lançamento da primeira unidade em menos de dois anos. “Apesar de contratualmente o prazo ser mais longo, vamos tentar lançar o primeiro casco no final de 2026”, comentou. Ele acrescentou que as estruturas dos estaleiros estarão prontas para iniciar as obras no ano que vem e que o mapeamento da mão de obra foi importante para garantir a força de trabalho para o projeto.

Kloh destacou o investimento da Mac Laren no time de engenharia, que estará em interação com as equipes do ERG, desde o processo construtivo em Rio Grande, até o acabamento e finalização em Niterói (RJ). Ele contou que o grupo mantém conversas para definição da sociedade classificadora.

Após a abertura das propostas comerciais, em novembro, a concorrência da Transpetro avançou para a fase de avaliação pela comissão de licitação, antes da homologação do resultado final. 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.

O processo, que prevê a construção de 4 navios da classe Handy, teve 20 interessados e uma proposta única apresentada pelo consórcio formado pela Ecovix e pelo Estaleiro Mac Laren (RJ).

“Estamos muito satisfeitos com a conclusão dessa etapa do processo de contratação, conduzido com total empenho, zelo e lisura. É um marco para a nossa gestão retomar a aquisição de navios no Brasil após 10 anos sem contratar embarcações para ampliar a frota. Com o TP 25, vamos ampliar em pelo menos 25% a capacidade logística da Transpetro e essa é mais uma das medidas que estamos adotando para retomar o caminho do crescimento da companhia”, disse Sérgio Bacci, presidente da Transpetro.

A expectativa é de que os trabalhos se iniciem no primeiro trimestre de 2025, com duração estimada de três anos, gerando em torno de 1.000 empregos. A construção dos cascos ficará a cargo da Ecovix, no Estaleiro Rio Grande, com o comissionamento das embarcações sendo realizado no Estaleiro Mac Laren.

Com sua estrutura moderna, o Estaleiro Rio Grande precisará de mínimas adaptações para iniciar os trabalhos com a Transpetro. A Ecovix celebra este marco que consolida a retomada das suas atividades navais, trazendo mais desenvolvimento para a zona Sul do Estado, o Rio Grande do Sul e o Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/12/2024

AUDIÊNCIA PÚBLICA EM PARANAGUÁ DISCUTE ESTUDO DE IMPACTO DO PORTO GUARÁ

Da Redação *Portos e logística* 21/12/2024 - 00:18



O Porto Guará, em parceria com a Prefeitura de Paranaguá, realizou uma audiência pública, na última quinta-feira (19), para apresentar o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV) do novo empreendimento portuário. O evento, realizado no Centro de Eventos do Hotel Camboa, contou com a participação de mais de 150 pessoas, incluindo autoridades, representantes de entidades civis e a comunidade local.

O EIV detalhou os aspectos ambientais, urbanísticos e sociais da região, destacando a manutenção da qualidade ambiental, gestão de patrimônios naturais e arqueológicos, e a recuperação de áreas degradadas. Durante a audiência, a população pôde esclarecer dúvidas e contribuir com sugestões, que serão analisadas pela Secretaria Municipal de Urbanismo como subsídio para o parecer final sobre o projeto.

Com investimentos previstos de R\$ 5,6 bilhões, o Porto Guará será implantado na região de Embocuí, última área disponível para um Terminal de Uso Privado (TUP) em Paranaguá. O projeto inclui sete berços de atracação, terminais de graneis sólidos e líquidos, terminal de contêineres, retroáreas para operações logísticas, pátios de caminhões e a maior estrutura ferroviária integrada a um complexo portuário multicargas da América Latina, com 21 quilômetros de ferrovias.

O porto terá capacidade para movimentar 31,5 milhões de toneladas por ano e gerar até 6.400 empregos diretos e indiretos na fase operacional, com prioridade para contratação e treinamento de mão de obra local. As obras devem começar em 2026, após as licenças ambientais, com previsão de início das operações em 2028.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 21/12/2024

NAVIOS DA TRANSPETRO E APOIO MARÍTIMO FORAM DESTAQUE DA 57ª REUNIÃO DO CDFMM

Por Danilo Oliveira *Indústria naval* 20/12/2024 - 20:12



Conselho diretor do fundo setorial priorizou R\$ 1,6 bilhão para construção dos 4 petroleiros e mais de R\$ 7 bilhões para novos PSVs, OSRVs e RSVs. Prioridades de financiamento superaram R\$ 10 bilhões

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou aproximadamente R\$ 10,5 bilhões em prioridades de financiamento para o setor naval, na 57ª reunião ordinária, realizada na semana passada. Desse montante, cerca de R\$ 9,5 bilhões correspondem a valores priorizados para a atividade de construção naval. Os destaques desta rubrica foram R\$ 7,3 bilhões para o segmento de apoio marítimo e R\$ 1,9 bilhão para o segmento de carga — incluindo os 4 novos petroleiros da Transpetro. Outros R\$ 305 milhões são destinados a obras no segmento de apoio à navegação.



No apoio marítimo, a Bram Offshore obteve duas prioridades: uma para construção 6 OSRVs (combate ao derramamento de óleo) no valor de R\$ 2,3 bilhões, e outra no valor de R\$ 755 milhões, para a construção de 2 PSV-5.000 TPB (transporte de suprimentos). As duas demandas estão previstas para o Navship, estaleiro do grupo Edison Chouest em Itajaí (SC).

A Starnav recebeu prioridade para a construção de 4 PSV-5.500 TPB multipropósito, modelo multipurpose DBL Green Line Hyd-E, no estaleiro Detroit Brasil (SC), com valor total de R\$ 1,4 bilhão. Já a Ocyan tem R\$ 2,8 bilhões priorizados para a construção de 4 RSV-5500, no estaleiro Enseada (BA).

No apoio à navegação, foram priorizados R\$ 247,6 milhões para a Petrocity Navegação relativos ao projeto de construção de 4 rebocadores 2.800 W, no Estaleiro Rio Maguari (PA). Outros R\$ 30 milhões para a Portoágil Logística SPE estão associados à construção de uma balsa guindaste, no Estaleiro Rio Maguari (PA). O CDFMM aprovou ainda prioridade de R\$ 27,3 milhões para a Quoos & Quoos Indústria Comércio e Exportação construir um empurrador fluvial de 2.800 HP e um empurrador fluvial de 1.200 HP, no Estaleiro Juruá (AM).

Transpetro

O destaque do segmento de carga foi a prioridade de R\$ 1,6 bilhão, que correspondem a US\$ 278 milhões, voltados para a construção dos 4 navios Handy para transporte de derivados claros de petróleo, os primeiros do programa de renovação da frota da Transpetro (TP 25). A previsão é que os cascos das embarcações sejam construídos no Estaleiro Rio Grande (RS), do grupo Ecovix, e finalizadas no estaleiro Mac Laren, em Niterói (RJ). As duas empresas consorciadas venceram a licitação da Transpetro e têm expectativa de assinar o contrato em janeiro de 2025.

No segmento de carga, o conselho diretor do FMM aprovou prioridade de R\$ 156 milhões para a Cidade Transportes (CT LOG Transportes Ltda) fabricar 30 barcas graneleiras com capacidade de carga de 3.000 toneladas, sendo todas as barcas tipo raked, no Estaleiro Juruá (AM). A Quoos & Quoos Indústria Comércio e Exportação recebeu prioridade de R\$ 127,3 milhões para a construção de 27 balsas graneleiras, 1 balsa de carga geral com 80 metros de comprimento e 1 balsa de carga geral com 50m de comprimento, também no estaleiro Juruá.

A Cianport (Companhia Norte de Navegação e Portos) obteve prioridade de R\$ 66,7 milhões para a construção de 12 barcas graneleiras com capacidade de carga de 3.500 toneladas, sendo 8 barcas tipo raked e 4 barcas tipo box, no DMELO Service Construção de Embarcações de Grande Porte. Também foram priorizados R\$ 24,3 bilhões para a Belov Obras Portuárias construir 1 balsa em seu estaleiro na Bahia.

O CDFMM também aprovou R\$ 465,1 milhões que envolvem R\$ 247,6 milhões entre conversões e modernizações, R\$ 156,7 milhões entre docagens, reparos e manutenção de embarcações, além de R\$ 60,8 milhões para obras de infraestrutura portuária. Além dos novos projetos, foram reapresentados 20 projetos, totalizando R\$ 2,1 bilhões, relativos a pedidos de extensão de prazo e alteração do estaleiro executor.

Conversões e modernizações

A Bram Offshore recebeu duas prioridades, uma envolvendo a modernização de 10 embarcações, sendo 1 AHTS (Mr. Chafic), 2 PSVs (Jack Edwards e Bram Buck), 2 RSVs (Bongo e Deborah Kay) e 5 OSRVs (C-Viking, CWarrior, Mr. Sidney, Ms. Virgie e Corcovado), no Navship (SC), com valor total de R\$ 105,4 milhões. Outra, no valor de R\$ 34,8 milhões, para a conversão de 2 PSVs (Bram Búzios e Roger White) em ORSV, também no Navship.

A Wilson Sons obteve prioridade de R\$ 73,2 milhões para a modernização de 4 rebocadores (Alphard, Draco, Atria e Hadar), no estaleiro do grupo, no Guarujá. Para a OceanPact foram priorizados R\$ 21,6 milhões para a modernização do PSV Ilha de Santana, no Estaleiro Dock Brasil (RJ) e R\$ 3,9 milhões para a modernização do OSRV Fernando de Noronha, no Estaleiro Mauá (RJ). O conselho também aprovou prioridade de R\$ 8,7 milhões para a Umi San, referentes à

modernização da embarcação hidrográfica, Santa Edwiges, no Estaleiro Oceano Consultoria e Serviços Navais.

Docagem/Reparo/Manutenção de embarcações

A Bram Offshore conseguiu prioridade para o reparo de 8 embarcações, sendo 2 AHTS (Olin Conqueror e Bram Atlas), 2 OSRVs (C-Viking e CWarrior), e 4 PSVs (Santos Solution, Thor Supplier, Santos Sailor e Santos Supporter), no Navship, com valor total de R\$ 76,7 milhões.

A OceanPact recebeu 5 prioridades, sendo uma de R\$ 22,1 milhões para docagem do PSV Ilha do Mosqueiro, outra de R\$ 14,3 milhões para docagem do AHTS-TO (Rochedo de São Pedro), outra de R\$ 12,3 milhões para docagem do RV Ocean Stalwart e R\$ 19,9 milhões priorizados para reparo, docagem e manutenção do RSV Parcel dos Reis. Esses serviços estão previstos para o Estaleiro Mauá (RJ). A outra prioridade, de R\$ 4,7 milhões, compreende a docagem do OSRV Ilha das Flechas, no Estaleiro São Miguel (RJ).

A Posidonia Shipping obteve duas prioridades, sendo uma de R\$ 5,1 milhões para a docagem da embarcação de carga Posidonia Bravo e outra de R\$ 1,6 milhão para docagem do rebocador, Posidonia Orion. Os dois serviços estão previstos para serem executados no Estaleiro Atlântico Sul, em Ipojuca (PE).

Obras de Infraestrutura Portuária

O conselho diretor aprovou prioridade de financiamento para dois projetos de infraestrutura portuária. Um deles para a Portoágil Logística SPE construir um 1 terminal flutuante, no Estaleiro Rio Maguari, com valor total de R\$ 35,6 milhões. A outra, de R\$ 25,2 milhões, foi concedida para a Quoos & Quoos e é relativa à construção de uma balsa com moega para transbordo de carga e um sistema de fundeio para balsas, no estaleiro Juruá.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2024

CSN FIRMA PROTOCOLO DE INTENÇÕES COM PETROBRAS PARA PLANTA DE HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO

Da Redação Economia 20/12/2024 - 19:45



A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) anunciou a assinatura de um protocolo de intenções com a Petrobras, por meio de sua subsidiária CSN Inova Soluções, voltada a inovação e novos negócios. O acordo busca explorar uma possível parceria estratégica para a construção de uma planta comercial de hidrogênio de baixo carbono no Paraná, utilizando eletrólise da água alimentada por fontes renováveis de energia.

O projeto faz parte do plano de descarbonização da CSN, que busca reduzir em 20% a intensidade de carbono por tonelada de aço bruto até 2035. Alinhada à transição para uma economia de baixo carbono, a iniciativa reflete o compromisso do grupo com sustentabilidade e inovação.

A parceria com a Petrobras visa à cooperação intersetorial para enfrentar os desafios da transição energética. A CSN acredita que o compartilhamento de experiências e tecnologias fortalece a liderança da empresa em sustentabilidade, acelerando o impacto positivo em sua cadeia de valor e promovendo soluções industriais mais limpas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2024

AMPORT APOIA CONCESSÃO DE HIDROVIAS EM CARTA ABERTA AO GOVERNO

Da Redação Navegação 20/12/2024 - 20:42



A Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Ampor) anunciou seu apoio à concessão de hidrovias em cerimônia no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em Brasília, na última quinta-feira (19). A assinatura da carta aberta, promovida pela Adecon em parceria com entidades do setor, reforça o compromisso com o desenvolvimento sustentável e a eficiência logística no Brasil.

Flávio Acatauassú, presidente da Ampor, destacou a importância estratégica do avanço das concessões para transformar rios navegáveis em hidrovias, promovendo maior regularidade na navegação, descarbonização da logística e benefícios econômicos ao país. A carta enfatiza a necessidade de investimentos em infraestrutura, como dragagem, sinalização e sistemas de comunicação, para viabilizar operações contínuas e seguras ao longo do ano.

O modelo de concessão, segundo o documento, traz vantagens como atração de investimentos privados, redução de custos logísticos, benefícios ambientais e geração de empregos regionais. A modernização do transporte fluvial fortalece a competitividade brasileira no mercado internacional e contribui para o cumprimento de metas globais de sustentabilidade.

A iniciativa, endossada por entidades como ATP (TUPs), Fenop (Operações Portuárias) e Abani (Navegação interior), reflete o potencial do modal hidroviário como alternativa sustentável e eficiente, alinhando desenvolvimento econômico à preservação ambiental e posicionando o Brasil como líder em logística de baixo impacto ambiental.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 23/12/2024