

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 123/2023
Data: 24/07/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DO PECÉM RECEBE EIA/RIMA PARA PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE	4
PORTO DO ITAQUI FIRMA CONVÊNIO COM FUNDACIÓN VALENCIAPORT PARA REDUZIR EMISSÃO DE CARBONO	5
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO É FOCO DE ACORDO ENTRE GOVERNO FEDERAL E MARINHA.....	6
DIRETOR EXECUTIVO DA ABAC FALA SOBRE VANTAGENS DA CABOTAGEM: 'MERCADO SEMPRE FOI ATRATIVO'.....	7
COLONISTAS DE A TRIBUNA COMENTAM EVENTUAL MUDANÇA NO COMANDO DO MINISTÉRIO DE PORTOS; VÍDEO.....	9
PREVENÇÃO A INCÊNDIOS NO PORTO DE SANTOS É DISCUTIDA EM REUNIÃO DO PAM.....	10
COM NOVA REDUÇÃO, PISOS ATUALIZADOS DO FRETE RODOVIÁRIO DE CARGAS ENTRAM EM VIGOR	11
PRECISAMOS COMPARTILHAR AS BOAS PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	13
NOVA PAVIMENTAÇÃO NA BR-428/PE IMPULSIONA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO EM PERNAMBUCO	14
PORTAL PORTO GENTE	14
EXPORTAÇÕES DE MILHO EM JUNHO DE 2023 ATINGIRAM 1,03 MILHÃO DE T.....	14
O VALOR DA ATUAL ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – IMBITUBA: UM PRIMEIRO SEMESTRE HISTÓRICO	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Cargas de Santos</i>	18
<i>Ideia descartada</i>	18
<i>Solução emergencial</i>	18
<i>Projeto ferroviário</i>	18
<i>Cirurgia</i>	18
REGIÃO SUDESTE - AGRONEGÓCIO TEM SUPERÁVIT DE R\$ 10 BILHÕES E PUXA ALTA DO PIB DE SP EM 2023	18
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP ANUNCIA MODERNIZAÇÃO DE OUTRA PONTE SOBRE O RIO PARANAPANEMA	19
REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU FIRMA PARCERIA PARA DESENVOLVER PLANTA DE FERTILIZANTES NITROGENADOS ..	20
REGIÃO SUL - IMBITUBA REGISTRA MELHOR PRIMEIRO SEMESTRE EM MOVIMENTAÇÕES EM SUA HISTÓRIA.....	22
NACIONAL - BRASIL EXPORT E ANTT PROMOVEM LIVE SOBRE ESG NO SETOR FERROVIÁRIO.....	22
OPINIÃO – ARTIGOS - PORTO DE ITAJAÍ. A SOLUÇÃO “JÁ TÁ AI?”.....	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT – 22/07/2023	25
EDITORIAL – POR UMA GESTÃO PORTUÁRIA MAIS SUSTENTÁVEL	25
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	26
<i>PAC</i>	26
<i>Manutenção</i>	27
<i>Trunfos</i>	27
<i>Recursos I</i>	27
<i>Recursos II</i>	27
NACIONAL - PETROBRAS ENVIA NOVO OFÍCIO AO IBAMA SOBRE EXPLORAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS	27
REGIÃO SUDESTE - PAM DEBATE PREVENÇÃO DE INCÊNDIOS NA REGIÃO PORTUÁRIA	28
REGIÃO NORTE - SUPER TERMINAIS AMPLIA CAPACIDADE DE ARMAZENAMENTO.....	29
REGIÃO SUL - NOVO EDITAL DE ARRENDAMENTO NO PORTO DE ITAJAÍ É TEMA DE REUNIÃO.....	30
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI FORMALIZA PARCERIA COM FUNDAÇÃO VALENCIAPORT	31
PORTUGAL - PORTO DE AVEIRO FECHA PRIMEIRO SEMESTRE COM RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO	32
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	33
APS ABRE INSCRIÇÕES DE PATROCÍNIOS PARA 2024	33
NAVIO DA ESQUADRA JAPONESA VAI ATRACAR NO PORTO DO RECIFE PARA VISITAÇÃO	33
BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÕES PARA A ÁSIA ALÉM DA CHINA	34
MAPA REALIZA MISSÃO NA ÁSIA PARA PROMOÇÃO DA AGRICULTURA SUSTENTÁVEL	35
PARA GUARUJÁ, NOVA LIGAÇÃO ENTRE PLANALTO E BAIXADA SANTISTA DEVE ATRAIR INVESTIMENTOS	36
PORTOS DO ESTADO REGISTRAM AUMENTO NAS MOVIMENTAÇÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE	37
BRADO INICIARÁ OPERAÇÃO DE TRENS DE CONTÊINERES NA FERROVIA NORTE-SUL.....	38
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	39
GNLINK E MIGRATIO FORMAM PARCERIA PARA PROJETOS DE BIOMETANO	39
G20 RECONHECE IMPORTÂNCIA DAS FONTES FÓSSEIS	40



JORNAL O GLOBO – RJ	41
INCENTIVO PARA A INDÚSTRIA NA RENOVACÃO DE MAQUINÁRIO PODE CHEGAR A R\$ 15 BILHÕES, DIZ HADDAD	41
PT SE DIVIDE EM RELAÇÃO A ISENÇÃO FISCAL NA REFORMA TRIBUTÁRIA E IRRITA PRESIDENTE.....	42
GALEÃO: UNITED AIRLINES INAUGURA CENTRO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES APÓS INVESTIR R\$ 100 MILHÕES	44
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	46
25 ‘PAULADAS’ DE LULA QUE MOSTRAM QUE ‘O AMOR (NÃO) VENCEU O ÓDIO’	46
HADDAD DIZ QUE INCENTIVO PARA INDÚSTRIA RENOVAR MAQUINÁRIO EM 2024 PODE CHEGAR ATÉ R\$ 15 BI.....	49
SE O BRASIL QUISER UM IVA MENOR, SERIA MAIS PRODUTIVO FAZER UMA UNIÃO PELA REFORMA ADMINISTRATIVA.....	50
VALOR ECONÔMICO (SP)	51
SÃO PAULO E RIO REVISAM PLANOS DIRETORES	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS	51
BRADO INICIARÁ OPERAÇÃO DE TRENS DE CONTÊINERES NA FERROVIA NORTE-SUL.....	51
ARTIGO - O QUE É OEA? DEVO ME CERTIFICAR?.....	52
ESTUDO DA ABS APONTA PARA O 'PAPEL TRANSFORMADOR' QUE A PROPULSÃO NUCLEAR PODE TER NA INDÚSTRIA MARÍTIMA.....	54
ANTAQ INICIA TOMADA DE SUBSÍDIOS PARA PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES	55
TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ REGISTRA RECORDE DUPLO EM JUNHO.....	56
PORTO DO ITAQUI FAZ CONVÊNIO COM FUNDACIÓN VALENCIAPORT PARA CONTRIBUIÇÃO A PROJETO DE DESCARBONIZAÇÃO.....	57
EQUINOR ADQUIRE RIO ENERGY, ESPECIALIZADA EM GERAÇÃO EÓLICA ONSHORE.....	58
NOVOS ARMAZÉNS AUMENTAM CAPACIDADE ESTÁTICA NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	58
ANP FARÁ CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS PARA RESOLUÇÃO SOBRE ACREDITAÇÃO DE CERTIFICADORAS	59
PORTOS GAÚCHOS MOVIMENTAM MAIS DE 20 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ JUNHO	60
FORNECEDORES VISITAM NAVIO-TANQUE DA MARINHA QUE SERÁ REVITALIZADO.....	61
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DO PECÉM RECEBE EIA/RIMA PARA PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE

Governo do Ceará e a empresa australiana Fortescue assinaram o memorando para implantação do hub de hidrogênio em 2021

Por: ATribuna.com.br



O projeto será implantado em três fases em uma área de 100 hectares e com expectativa de empregar mais de 5 mil pessoas na construção do empreendimento Foto: Divulgação

A empresa australiana Fortescue Future Industries, subsidiária da Fortescue Metals Group, apresentou, os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para licenciar a produção de hidrogênio verde no Complexo do Pecém, no Ceará. O encontro, articulado pelo Governo do Ceará, ocorreu na manhã da última quarta-feira (19).

O projeto a ser instalado no complexo portuário é o primeiro da empresa com os estudos EIA/Rima no mundo, frisou a gerente do Meio Ambiente da empresa, Gianpaola Ciniglio. A iniciativa tem como objetivo utilizar a vasta capacidade de energia solar e eólica do Ceará para a produção sustentável de hidrogênio verde, contribuindo para a transição energética e a redução das emissões de carbono. A apresentação dos estudos é um marco significativo para a indústria de hidrogênio verde no Ceará.

A ação faz parte do Memorando de Entendimentos assinado entre o Governo do Estado do Ceará e Fortescue, no dia 7 de julho de 2021, e tem como objetivo o desenvolvimento do hub de hidrogênio verde no Ceará.

O projeto será implantado em três fases em uma área de 100 hectares e com expectativa de empregar mais de 5 mil pessoas na construção do empreendimento. O investimento será na ordem de R\$ 20 bilhões e produzirá 837 toneladas de hidrogênio verde/dia. A Fortescue apresentou o cronograma geral do licenciamento, enfatizando que a Audiência Pública está marcada para o dia 2 de agosto de 2023 e a reunião com o Conselho Estadual de Meio Ambiente (Coema) está prevista para setembro. A análise do estudo está em processo e a vistoria da Semace e será em 31 de julho de 2023, reforçou a diretora de Controle e Proteção Ambiental da Semace, Emanuelle Leitão.

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) é um levantamento técnico de todos os possíveis impactos ambientais que possam ser gerados por empreendimentos ou atividades que apresentem potencial de degradar o meio ambiente, ou que sejam efetivamente degradantes. Além de levantar os potenciais impactos negativos, o EIA tem a função de propor medidas para impedir ou mitigar tais impactos. O Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) deve apresentar as conclusões obtidas através do EIA para o público em geral. Ele deve trazer os impactos possíveis do empreendimento ou atividade, as medidas mitigadoras que devem ser tomadas e o plano de monitoramento desenvolvido.

Participaram da apresentação, por parte do Governo do Ceará, a secretária Executiva de Atração de Investimentos, Recursos Externos e Inteligência Comercial, Ludmilla Campos, o secretário de Desenvolvimento Econômico, Salmito Filho, o secretário Executivo de Regionalização e Modernização da Casa Civil, Célio Fernando, o secretário Executivo de Planejamento e Gestão Interna da SEMA, Gustavo Vicentino, o secretário Executivo da Indústria, Joaquim Rolim, a diretora de Controle e Proteção Ambiental, Emanuelle Leitão, a vice-presidente Financeiro do CIPP, Rebeca

Oliveira, e o coordenador de Atração de Investimentos da Secretaria das Relações Internacionais, Alberto Antunes. Da parte da Fortescue, participaram o CEO, Luis Viga, o gerente Regional de Relações Governamentais, Sebastian Delgui, a gerente do Meio Ambiente, Gianpaola Ciniglio, e equipe técnica e comunicação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/07/2023

PORTO DO ITAQUI FIRMA CONVÊNIO COM FUNDACIÓN VALENCIAPORT PARA REDUZIR EMISSÃO DE CARBONO

Objetivo da parceria com a instituição é a criação do plano de descarbonização do complexo portuário do Maranhão

Por: ATribuna.com.br



De acordo com o contrato, o trabalho conjunto começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo caminhões e veículos que circulam na poligonal do porto, navios e todos os equipamentos portuários Foto: Divulgação/Emap

O Porto do Itaqui formalizou, na última semana, contrato para cooperação técnica com a Fundação Porto de Valência (Fundación Valenciaport), com o objetivo de elaborar o Plano de Descarbonização do cais público do Maranhão. A instituição é referência global em programas de descarbonização e o Porto de

Valência foi um dos primeiros no mundo a estabelecer a meta zero para emissão de gases de efeito estufa até 2030.

“Essa parceria é estratégica para promover os avanços necessários de melhoria contínua na gestão do meio ambiente do Itaqui, que já é reconhecida pela ISO 14001:2015. Vamos agora, junto com a Fundación Valenciaport, mapear nossas emissões, traçar metas de descarbonização e determinar as ações prioritárias necessárias para atingir esses objetivos”, afirmou o presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Gilberto Lins.

De acordo com o contrato, o trabalho conjunto começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo caminhões e veículos que circulam na poligonal do porto, navios e todos os equipamentos portuários. Com base nesse estudo será elaborado o plano de descarbonização, instrumento que vai orientar ações e investimentos com base em um direcionamento mais preciso, objetivo e estratégico.

Desde 2020, a Emap realiza o seu Inventário de Emissão de Gases de Efeito Estufa. A empresa possui um Programa de Mudanças Climáticas que inventariou as emissões de gases visando a sua redução ou eliminação. Foram adotadas algumas ações, como substituição do combustível dos nossos veículos para etanol e os resíduos são destinados a locais de reciclagem, evitando aterros ou incineração – que emitem mais gases.

“Queremos ir além, mas isso exige substituir máquinas, adquirir veículos elétricos e substituir a matriz energética por outra mais limpa. Tudo isso será mapeado no Plano de Descarbonização”, explicou a gerente de Meio Ambiente da Emap, Luane Lemos.

Programa de descarbonização

O Porto do Itaqui é um dos primeiros portos públicos do Brasil que possuem um programa de descarbonização, visando a mitigação de emissão de gases de efeito estufa. A importância para o setor portuário vai desde a geração de créditos de carbono até eventual preparação de infraestrutura e operações para responder às mudanças do clima.

Com estimativa de investimento de R\$ 1,8 milhão, o convênio com a Fundación ValenciaPort visa, com a redução das emissões de gases do efeito estufa, integrar o esforço global para evitar que a temperatura do planeta aumente mais de 2°C até o final deste século. Esse aumento de temperatura pode acarretar uma série de alterações, como vendavais, inundações, aumento do nível dos oceanos, desertificação e redução da biodiversidade.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/07/2023

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO É FOCO DE ACORDO ENTRE GOVERNO FEDERAL E MARINHA

Termo de cooperação voltado a esse e outros temas, como preservação ambiental, tem duração de cinco anos

Por: Bárbara Farias



Texto prevê intercâmbio de informações, com foco no cumprimento de medidas relacionadas à segurança.
Foto: Alexander Ferraz/AT

O Ministério de Portos e Aeroportos e a Marinha do Brasil firmaram um acordo de cooperação técnica (ACT) para a realização de ações conjuntas, já a partir deste mês, que garantam a segurança das atividades portuárias e a preservação do meio ambiente.

O documento foi assinado pelo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, e pelo chefe do Estado-Maior da Armada da Marinha, almirante de esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, e já está publicado no Diário Oficial da União.

Segundo o ministério, o texto prevê o intercâmbio de informações, com foco no cumprimento de medidas relacionadas à segurança da navegação, à preservação da vida humana nas águas e à segurança do tráfego aquaviário, além da prevenção da poluição hídrica causada por embarcações e instalações de apoio.

Para A Tribuna, Pierdomenico destacou que o ACT é mais um passo na política de “estretar o relacionamento com a Marinha do Brasil, construindo políticas públicas de Estado, visando o aumento de capacidade dos nossos portos, consolidação das hidrovias e investimentos em segurança”.

A prestação de serviços e exploração da infraestrutura de transportes aquaviários e programas e projetos em discussão no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO) também constam entre as medidas. O acordo destaca ainda a necessidade de investimento em medidas que reforcem à população a importância de hábitos e atitudes relacionados ao uso racional e sustentável dos recursos marinhos.

À Reportagem, a pasta informou quais são as medidas previstas no ACT, que começa este mês e tem duração de cinco anos. Alguns dos objetivos são o desenvolvimento de políticas públicas que abrangem o transporte aquaviário e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres; a execução de ações voltadas à segurança da navegação e à salvaguarda da vida nas águas; e o compartilhamento de informações, conhecimentos, dados e documentos.

Ainda segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, o acordo de cooperação com a Marinha prevê a realização de workshops, seminários, cursos, treinamentos e outros eventos; o encaminhamento de estudos a órgãos federais; o desenvolvimento, o aprimoramento e a adequação de sistemas que possibilitem o intercâmbio de informações.

Também estão no radar a proposição de alterações legislativas, edição de pareceres ou revisão de atos normativos; a execução de ações voltadas à promoção da Marinha Mercante brasileira; e a promoção do ambiente marítimo.

Procurada para comentar o ACT, a Capitania dos Portos de São Paulo não retornou até o fechamento desta edição.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/07/2023

DIRETOR EXECUTIVO DA ABAC FALA SOBRE VANTAGENS DA CABOTAGEM: 'MERCADO SEMPRE FOI ATRATIVO'

Luis Fernando Resano também comentou sobre as comparações de custos, do cenário do mercado e do Programa BR do Mar

Por: Ted Sartori



Luis Fernando Resano lembra que a navegação de cabotagem ainda busca por reconhecimento Foto: Divulgação

ABAC Realizada entre portos de um mesmo país ou de um bloco de nações, a navegação de cabotagem liga o Brasil, mas ainda busca reconhecimento. Em entrevista para A Tribuna, o diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, fala a respeito das comparações de custos, do cenário do mercado e do Programa BR do Mar.

Como estão os investimentos na navegação de cabotagem no Brasil?

Desde 1997, com a Lei Federal 9.432/97, criada para dar a necessária estabilidade jurídica para o restabelecimento da cabotagem com pesados investimentos de empresas estrangeiras e algumas brasileiras, os investimentos do setor privado têm sido significativos, com a aquisição de mais de 20 navios nos últimos dez anos. Estimamos que estes investimentos sejam de R\$ 3,5 bilhões. Importante destacar que as empresas de cabotagem sempre puderam receber aporte de investidores estrangeiros, mas são investimentos fixados no Brasil, com geração de emprego, renda e recolhimento de impostos integralmente no País. Desde então, a quase totalidade dos lucros destas empresas é reinvestida no País.

Qual o principal desafio da cabotagem no Brasil?

Ter o reconhecimento e o uso pelos benefícios que pode trazer para a matriz logística do País. Trabalhamos intensamente para reduzir os custos, mas eles não dependem apenas das empresas, pois este é o custo Brasil. O ambiente da cabotagem é de concorrência intensa entre as empresas, sempre desejosas de mais players, porém a entrada de novos depende do aumento da demanda. A cabotagem normalmente é pouco percebida pelo cidadão comum, como consumidor, pois ele dificilmente a contratará, uma vez que os volumes das cargas envolvidas na cabotagem são gigantescos. Conectamos todas as regiões do País e mantemos o abastecimento de todas as cidades, sejam litorâneas ou no interior, com o transporte porta a porta. Nos responsabilizamos por todos os movimentos necessários para que a carga do nosso cliente seja retirada no horário programado e entregue no dia e hora programados, sempre com baixos índices de avaria e roubo, além de significativa redução de emissões de poluentes, quando comparado a outros modais de transporte. Ainda assim, por ser pouco percebida, às vezes mensagens distorcidas são passadas e coisas distintas são comparadas.

Como assim?



O erro mais comum é comparar o custo da cabotagem com o longo curso, esquecendo que o navio do longo curso possui dimensões maiores e, portanto, transporta mais carga do que o de cabotagem. Mas o navio de cabotagem também não pode ser grande, para poder entrar em todos os tipos de portos da costa brasileira. Neste mesmo sentido, um navio de longo curso atraca em um porto brasileiro e só entrará em outro porto depois de 20 a 30 dias, enquanto o da cabotagem entra no porto a cada um ou dois dias, com todos os custos inerentes a uma operação portuária, como tabelas de acesso de canal, custos portuários, praticagem e outros.

Qual é o cenário da cabotagem no Brasil?

O cenário de competição é aberto entre as empresas e cada uma busca ampliar seu marketshare (grau de participação no mercado). Porém, elas acabam se especializando de acordo com o tipo de carga, ainda que mais de uma opere o mesmo tipo, garantindo a concorrência. O que incomoda as empresas que operam dentro das regras estabelecidas pelo órgão regulador (Antaq) é que existem as que buscam brechas na lei ou na regulação para operar em condições de desigualdade de competição.

Como isso ocorre?

A legislação já existe, é bem clara e com o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem (BR do Mar), há o reforço do espírito de privilegiar investimento através de frota própria ou afretada a casco nu, gerando postos de trabalho e tributos no Brasil. No entanto, algumas empresas ainda se valem de brechas para operar apenas com navios circularizados, que são afretados a tempo por viagem, sem gerar empregos no Brasil. Com isso, conseguem custo operacional inferior, gerando competição desigual. O mercado de cabotagem sempre foi atrativo no Brasil, porém é necessário segurança jurídica. A tramitação do Projeto de Lei (PL) 4199, do BR do Mar, gerou certa insegurança, assim como a demora na sua regulamentação tem reflexos. De qualquer forma, com o mercado crescente e, considerando que para cada contêiner hoje na cabotagem existem mais cinco a seis que poderiam ser transportados nela, certamente há interesse em outras empresas buscarem este mercado. Se surgirem novas empresas, todas serão brasileiras, podendo ter aporte financeiro estrangeiro, pois é assim que a legislação estabelece.

Por que o BR do Mar, sancionado há um ano e meio, ainda não foi regulamentado?

Com a troca de governo, houve uma mudança de política setorial, que deve ser refletida na regulamentação. O BR do Mar trata apenas de afretamento de navios estrangeiros para operar na cabotagem, sem necessidade de consulta ao mercado, em cinco casos: ampliação da frota de propriedade em uma proporcionalidade a ser definida pelo Poder Executivo; afretamento em substituição a embarcação sendo construída no Brasil (200% de tonelage de porte bruto, TPB); afretamento em substituição a embarcação sendo construída no exterior (100% do TPB); afretamento para atender contrato de longo prazo e afretamento para atender operações especiais (mercados não atendidos atualmente).

Qual a importância do Porto de Santos na cabotagem?

Santos tem grande relevância para as cargas containerizadas, que estão muito ligadas a produtos industrializados, mas para a cabotagem Santos ganha dois itens de atração. O primeiro é, que sendo um grande centro consumidor, mantemos o abastecimento da hinterlândia do porto, trazendo produtos de outras regiões do Brasil. Mas também sendo um grande produtor, levamos estes produtos para as demais regiões do país. Isto é muito importante, pois embarcamos e desembarcamos elevadas quantidades de contêineres em Santos. O segundo, e também muito importante, é que sendo o maior porto da América Latina, grande número de rotas internacionais faz escalas em Santos. Com isso, não sendo economicamente viável ou, às vezes, pela inviabilidade do navio de longo curso entrar em portos de menor profundidade ou com baixa quantidade de carga, as cargas são transbordadas em Santos e, depois, levadas até seu destino final pela cabotagem, ou o inverso.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/07/2023

COLUNISTAS DE A TRIBUNA COMENTAM EVENTUAL MUDANÇA NO COMANDO DO MINISTÉRIO DE PORTOS; VÍDEO

Futuro de Márcio França à frente da pasta movimentou o setor e colunistas de Porto & Mar opinam sobre o tema

Por: *Ted Sartori*



Saída de Márcio França atingiria diretamente o Porto de Santos Foto: *Vanessa Rodrigues/AT*

A eventual saída de Márcio França do comando do Ministério dos Portos e Aeroportos causou alvoroço nas várias esferas da comunidade portuária. Ainda mais porque uma troca na pasta atingiria diretamente o Porto de Santos, já que o ministro tem ligação direta com a Baixada Santista e, com isso, relações e projetos importantes correriam o risco de ficar parados.

A medida, caso colocada em prática, abriria as portas do Governo Lula para o Centrão. A Tribuna, no entanto, apurou ao longo da última semana que o Ministério de Portos e Aeroportos não seria uma prioridade dessa corrente, já que a ideia seria ingressar em pastas que apresentam mais facilidade para apresentação de emendas parlamentares, como Saúde, Educação, Turismo e Esportes.



Assista o vídeo → <https://youtu.be/4rvggOuAJCQ>

Como não poderia ser diferente, o assunto envolvendo o futuro de França à frente da pasta movimentou o setor e colunistas de Porto & Mar de A Tribuna comentam a seguir o tema. Nas palavras deles, diversas e importantes vertentes que convidam o leitor a mergulhar neste mundo que envolve gestão e política.

Marcelo Neri, presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar)

"Nós, na Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), sempre acreditaremos que o caminho não é este tipo de mudança, que por muitas vezes experimentamos. Mesmo que por razões do natural jogo político da governabilidade, invariavelmente isso interrompe os positivos projetos em andamento para a comunidade portuária, neste caso, e para a sociedade. Dificilmente, este tipo de alteração de rota nas peças do jogo do poder trazem resultados benéficos para todos e assim nossa federação entende que uma eventual mudança neste ministério, que diretamente tem relação conosco, seria um retrocesso. Recentemente escrevi um artigo na coluna De Popa a Proa, de A Tribuna, com o título "Enfim, sonhos que parecem sair do papel", no qual de forma otimista coloco minhas percepções de sincronicidade e sinergia para os tão sonhados projetos do túnel Santos-Guarujá e do Valongo, bem como o que estes poderiam alavancar para a cidade e o Porto em termos de integralização. Espero, ainda de forma otimista, que esta eventual mudança de



governo não venha manter estes antigos sonhos em pergaminhos na gaveta. Nosso País, em algum momento, realmente precisa ter projetos de Estado e não de governo"

Maxwell Rodrigues, executivo e apresentador do Porto 360°

O que realmente queremos é que os problemas existentes no Porto de Santos sejam resolvidos: acessos, aumento de capacidade e infraestrutura. A gestão técnica não conseguiu resolver estas demandas e gerir um equipamento como o Porto de Santos com foco político também não resolverá. Precisamos entender que o Porto é estratégia para o País. Em meu último artigo em A Tribuna, na quarta-feira, eu fiz um comentário que gostaria de reforçar aos leitores: 'Podemos racionalizar aquilo que é difícil de mudar, mas uma vez que uma parcela critica e apoia uma causa, pessoas param de racionalizar o status quo, sentem que pode fazer a diferença porque não estão sozinhas e começam a fazer campanhas por mudanças. Não sabemos definitivamente se o comando vai mudar ou não, sabemos que como está não dá para ficar! Mas, quando a gente não consegue mudar algo, fazer as pazes com o mundo pode ser uma parte importante para o nosso bem-estar. Deixa como está!'

Luis Claudio Santana Montenegro, consultor portuário, engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes

"O setor portuário brasileiro adquiriu uma maturidade estável a partir da retomada do planejamento portuário estruturado no Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e nos planos mestres dos portos. Esse instrumento de Estado é a ferramenta capaz de trazer estabilidade à execução das políticas públicas, independentemente das alterações políticas. Dado o momento, em que o PNLП precisa ser revigorado e estar alinhado aos planos de desenvolvimento de infraestruturas, próximos de serem anunciados pelo Governo Federal, soluções de continuidade podem ser impactantes para a segurança e estabilidade dos investimentos planejados para os portos. Tenho sido enfático na defesa de que esses investimentos, que podem ampliar nossa capacidade portuária, são essenciais e urgentíssimos. O ministro Márcio França tem a qualidade de conhecer bem o ambiente portuário e privilegiar uma equipe muito técnica e experiente na condução da Secretaria Nacional de Portos. O momento é de cautela, já que há uma sensibilidade importante em um setor tão estratégico ao nosso desenvolvimento. De qualquer forma, entendo que o presidente da República terá a sensibilidade necessária para esse momento de mudanças políticas na equipe de governo, garantindo a segurança institucional ao setor portuário"

Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

"Recebemos essas notícias com bastante preocupação, embora não tenhamos conseguido confirmar nada no Governo Federal, em função do trabalho que o Márcio França e a equipe dele vêm fazendo para o setor. Não tem sete meses que tomaram posse. Todos chegaram abertos ao diálogo e estão conduzindo várias ações que levam à ideia de que, de fato, eles estão preocupados com políticas de Estado para o setor. Ou seja, ações de caráter permanente. O setor portuário é de grande magnitude e relevância para a economia brasileira. Quando a gente fala dele, fala de soberania nacional. É um setor que exige investimentos vultosos e que precisam ser feitos com estabilidade e confiabilidade. Até agora, o ministro e a equipe deram sinalização bastante positiva ao mercado, deixando todos bastante à vontade para que se façam investimentos. O rumor dessa possibilidade de mudança gera instabilidade. E precisamos dessa estabilidade para que os investimentos sejam realizados"

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/07/2023

PREVENÇÃO A INCÊNDIOS NO PORTO DE SANTOS É DISCUTIDA EM REUNIÃO DO PAM

Mais de 80 representantes de terminais, da Defesa Civil e de outros órgãos participaram da reunião

Por: Bárbara Farias

Medidas de prevenção a incêndios nas regiões portuária e retroportuária de Santos foram discutidas, ontem, na reunião do Plano de Ajuda Mútua (PAM) do Porto de Santos. O encontro ocorreu na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS). Além de diretores da Autoridade Portuária, a comandante do 6º Grupamento de Bombeiros do Estado de São Paulo, tenente-coronel Regiani Rocha, e o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, participaram do encontro.



Medidas de prevenção a incêndios nas regiões portuária e retroportuária de Santos foram discutidas Foto: Matheus Tagé/AT

Segundo a APS, mais de 80 representantes de terminais portuários, da Defesa Civil e de outros órgãos participaram da reunião, mantendo diálogo permanente sobre o PAM. O plano pode ser acionado pelo Corpo de Bombeiros ou por qualquer um de seus associados em caso de ocorrência que possa atingir áreas além do próprio local, ou quando houver a necessidade de disposição de recursos adicionais

para o controle e mitigação da emergência.

“O trabalho conjunto da comunidade portuária, em ambiente de colaboração, é que torna possível fazer do Porto de Santos um local cada vez mais seguro”, afirmou o diretor de Infraestrutura da APS, Carlos Magano. Houve uma apresentação do PAM ao secretário santista e à comandante do 6º Grupamento de Bombeiros. O plano estabelece o compartilhamento de recursos humanos e materiais em casos de emergência de grande porte no Porto, em especial incêndios.

“Acompanhamos todas as reuniões do PAM porque entendemos são pilares para garantir o funcionamento seguro e eficiente de um dos mais importantes portos da América Latina. A colaboração entre as empresas e entidades é essencial para que se possa agir de forma coordenada e rápida diante de possíveis incidentes, protegendo infraestrutura, trabalhadores e os santistas”, declarou Bruno Orlandi. O 6º Grupamento de Bombeiros também foi procurado, mas não se pronunciou sobre a reunião até o fechamento desta edição.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/07/2023

COM NOVA REDUÇÃO, PISOS ATUALIZADOS DO FRETE RODOVIÁRIO DE CARGAS ENTRAM EM VIGOR

Cortes nas quatro tabelas variam de 0,24% a 1,17%; resolução passou a valer sexta-feira (21)

Por: Bárbara Farias



Nova tabela leva em conta, entre outros fatores, a inflação de 3,59% acumulada entre dezembro de 2022 e maio de 2023 pelo IPCA Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Com quedas que variam de 0,24% a 1,17%, está em vigor desde sexta-feira (21) a nova tabela nacional de pisos do frete rodoviário de cargas. Divulgada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ela respeita a atualização semestral dos valores, determinada pela Lei Federal 13.703/2018.

Entre outros fatores, leva em conta a inflação de 3,59% acumulada entre dezembro de 2022 e maio de 2023 pelo IPCA. As sucessivas quedas no preço do combustível, noticiadas esta semana por A Tribuna e que podem ser notadas nos balanços semanais divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), também têm peso nessa redução.

De acordo com a ANP, o diesel S10 teve como média nacional o valor de R\$ 5,04 por litro na semana de 25 de junho a 1º de julho, levada em consideração para os cálculos.

No caso do transporte rodoviário de carga de lotação, a queda foi de 1,17%; para a contratação apenas do veículo automotor de cargas, caiu 0,82%; para transporte rodoviário de carga de lotação

de alto desempenho, o valor caiu 0,61%; já a contração do veículo automotor de carga de alto desempenho teve queda de 0,24%.

Segundo a agência de transportes, a revisão dos pisos mínimos de frete segue a metodologia vigente desde a publicação Resolução ANTT 5.867/2020, que tem como objetivo garantir a remuneração justa dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assegurando a qualidade e a segurança do serviço prestado.

As tabelas abrangem as seguintes cargas: granel sólido, granel líquido, refrigerada ou aquecida, containerizada, geral, neogranel, perigosa e granel pressurizada. Os novos valores mínimos do frete rodoviário conforme o tipo de carga podem ser consultados no Diário Oficial da União (DOU), no link.

Positivo

Para o economista e doutor em Relações Internacionais Igor Lucena, a redução nos valores das tabelas é positivo para a economia em geral. Fatores como a queda nos preços do barril de petróleo e a valorização do real também contribuíram para os cortes nos pisos de frete, segundo o economista.

“Essas variáveis vão trazer um efeito de deflação à economia. Lembrando que o preço do frete é fundamental dentro de um contexto que o transporte rodoviário atende quase a totalidade dos produtos distribuídos no Brasil. Frete mais barato dentro das tabelas significa custos menores aos produtores e, na prática, isso resulta em um efeito deflacionário”.

Lucena apontou ainda que o reajuste pode influenciar na redução da taxa básica de juros, a Selic. “É um fator a mais para que o Banco Central diminua a taxa de juros na próxima reunião do Copom, em agosto. É uma notícia muito positiva e não deve ser isolada. Ela compõe o rol de outras novidades econômicas que fazem a formação de preços, levando a uma deflação generalizada na economia”.

O especialista afirmou que há uma tendência de queda de preços no País. “A gente está vivendo um momento de transição, quando custos e preços começam a decair levando a um crescimento da economia do PIB por causa desses custos menores e, conseqüentemente, isso leva a uma maior valorização. É um conjunto de transição para um período positivo na economia”.

Histórico

Pela legislação, a agência tem de reajustar a tabela do frete a cada seis meses ou quando a variação do preço do diesel for igual ou superior a 5%, para mais ou para menos, quando é acionado o mecanismo de gatilho. O último reajuste da tabela pelo mecanismo do gatilho tinha ocorrido no mês passado.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 22/07/2023

PRECISAMOS COMPARTILHAR AS BOAS PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA

Murillo Barbosa é diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

Por: *Murilo Barbosa*



O desenvolvimento portuário deve ser sustentável, ou seja, suprir as demandas do presente Foto: Sílvio Luiz / AT

O porto é um sistema multidimensional, que conecta diretamente cargas, navios e cidades, influenciando e sendo influenciado pelo ambiente em que está inserido. E o desenvolvimento portuário deve ser sustentável, ou seja, suprir as demandas do presente, sem afetar a habilidade de as gerações futuras atenderem suas necessidades. Nesse contexto, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), desde a sua criação, atua na promoção do



desenvolvimento sustentável, tendo como um de seus valores a responsabilidade socioambiental.

Com o seu Comitê de Sustentabilidade - Sustentar, criado em 2018, a ATP sempre buscou estimular as boas práticas, compartilhar experiências e propor aprimoramentos técnicos ao segmento. Em 2021, criou um banco de dados interno com informações relativas às ações ambientais, sociais e de governança de seus associados.

Esse banco foi o embrião para o Guia de Boas Práticas de Sustentabilidade Portuária: a Estratégia ESG, lançado em março deste ano, em que celebramos os dez anos da ATP. Essa obra, inédita no Brasil e pioneira no mundo com foco na estratégia ESG (ambiental, social e governança), é o resultado da construção coletiva do grupo de pesquisa LabPortos da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), da ATP e da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph).

O Guia de Boas Práticas de Sustentabilidade Portuária destaca como referência as 42 melhores práticas ambientais, 43 sociais e 13 de governança nos portos públicos e privados do Brasil. Ele reforça o compromisso da ATP e de seus associados no desenvolvimento de novos padrões de qualidade e desempenho, visando garantir a evolução portuária de maneira sustentável e investindo em medidas que visam à aplicação de práticas sustentáveis na cadeia portuária. O objetivo da publicação foi preencher uma lacuna do setor portuário, sendo um norte e uma marca de referência em relação às melhores práticas adotadas pelos terminais públicos e privados.

Entre as melhores práticas ambientais, o guia identificou, por exemplo, a implantação de política de compras sustentáveis e estratégias de enfrentamento às mudanças climáticas e de descarbonização, adoção dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODSs) no planejamento estratégico e ampliação do uso de fontes alternativas de energia e de captação de água para reduzir a captação no sistema público. Foi constatada, ainda, a prática de coleta e tratamento de resíduos plásticos retirados de praias, manguezais e outras áreas sensíveis, além de incentivo ao recebimento de navios mais eficientes ambientalmente.

No social, a pesquisa comprovou o aumento da preocupação dos portos com as interações com a sociedade. Alguns exemplos das melhores práticas sociais são a implantação de projetos de desenvolvimento socioeconômico para povos originários e comunidades tradicionais de pescadores, caiçaras, quilombolas e ribeirinhos. Além disso, foi identificado o pagamento de um auxílio financeiro a alunos matriculados em escolas, fomento de novos negócios, geração de emprego e renda, promoção e preservação da história local, assim como implantação de espaço comunitário em locais com alto índice de violência e uso de drogas.

Na área de governança, o guia incluiu, entre as melhores práticas, ações anticorrupção, com adoção de padrões de conduta e acompanhamento de qualquer tipo de contribuição a entidades públicas e privadas. Observou-se, ainda, a melhoria contínua de gestão integrada, atendendo à legislação, além de ações que garantam maior transparência de ações, programas de gestão de riscos, melhoria dos canais de comunicação com a população e programas de compliance.

Foi com muito orgulho que desenvolvemos esse guia para todo o sistema portuário, incluindo portos públicos e privados, arrendatários, operadores, órgãos públicos, academia e demais organizações. Convido todos os interessados no tema da sustentabilidade portuária a acessarem o guia, gratuitamente, nas versões em português e inglês, **no site da ATP**.
<https://portosprivados.org.br/publicacoes/sustentabilidade-portuaria>

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/07/2023

NOVA PAVIMENTAÇÃO NA BR-428/PE IMPULSIONA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO EM PERNAMBUCO

Melhorias no asfalto e sinalização vão garantir maior segurança no acesso ao polo agroindustrial de Petrolina/Juazeiro



Importante via de escoamento da produção agrícola do Vale do São Francisco foi renovada e está com nova sinalização - Foto: DNIT/Divulgação

O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, traz mais dinamismo para o polo agroindustrial de Petrolina e Juazeiro, na divisa entre Pernambuco e Bahia. São 128 quilômetros de pistas renovadas e nova sinalização na BR-248/PE, garantindo segurança e conforto para os usuários da rodovia federal.

Com investimento de R\$ 14,4 milhões, as melhorias no trecho passam pelas cidades de Petrolina, Lagoa Grande, Santa Maria da Boa Vista, Orocó, Cabrobó e Belém do São Francisco. As obras, realizadas entre os quilômetros 58 e 180 e do Km 188 ao 194, vão facilitar o tráfego no acesso urbano ao reduzir tempo de deslocamento e os custos com transporte de passageiros e de cargas.

Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) realizaram serviços de microrrevestimento asfáltico, sinalização horizontal e outras intervenções de conservação da infraestrutura viária. Essas renovações vão beneficiar a exportação de uva, sementes e hortaliças, principais produtos do polo agroindustrial de Petrolina/Juazeiro.

BR-428

Às margens do Rio São Francisco, a BR-428 é um importante corredor logístico no interior de Pernambuco. A rodovia conecta o sertão pernambucano a diversas capitais do Nordeste. Além disso, é via de escoamento da produção agrícola do Vale do São Francisco, sendo fundamental ao desenvolvimento econômico e social da região.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/07/2023



PORTAL PORTO GENTE

EXPORTAÇÕES DE MILHO EM JUNHO DE 2023 ATINGIRAM 1,03 MILHÃO DE T

Redação Portogente

As exportações de milho em junho de 2023 atingiram 1,03 milhão de t contra o observado em maio (um montante de 0,38 milhão de t) e acima do ocorrido no mesmo período do ano passado (0,99 milhão de t), fruto da ocorrência de negociações antecipadas. A informação é do Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), divulgado no dia 21 de julho último.

As informações divulgadas atribuem este movimento aos prêmios de exportação que estão subindo rapidamente no mercado brasileiro, com valores maiores previstos para o final do ano, em razão do

atraso na colheita sul-americana e também por conta das chuvas das últimas semanas. Estima-se que a atual colheita da segunda safra do milho paraguaio será a mais atrasada em onze anos.

Em relação aos preços dos fretes, outro tópico abordado pelo boletim, em Mato Grosso, a projeção reportada pelas fontes em maio, para o mês de junho, foi confirmada. Assim, com o avanço da colheita do milho se consolidando, a demanda por frete se aqueceu e o preço teve ligeira alta em quase todas as praças e destinos.

Já no Mato Grosso do Sul, o mercado de frete dos grãos com destino à exportação e mercado interno ficou concentrado no escoamento da soja, uma vez que a colheita do milho segunda safra ainda não apresentou volumes significativos neste período.

Em Goiás, na região de Rio Verde, as principais demandas continuam sendo por fretes para os portos de Santos e Guarujá (Baixada Santista). No Distrito Federal, na comparação com o mês anterior, os preços dos fretes em junho oscilaram entre recuos e manutenções, na maioria das praças pesquisadas.

No Paraná, por sua vez, os preços dos fretes para milho apresentaram variação positiva, em função do início das colheitas deste grão. A Bahia registrou, em junho, tanto estabilidade quanto alta nas cotações dos fretes. No Seabra a demanda por fretes reduziu, provocando a estabilidade nas cotações. Para o Piauí, o mercado de fretes apresentou aumento nos preços com destino a São Luís/MA, variando em torno de 10% em relação a maio deste ano.

Fertilizantes - Em 14 de junho, foi realizada a inauguração do novo corredor de importação de fertilizantes do Arco Norte no Porto do Itaqui, em São Luís/MA. O projeto conta com investimentos de cerca de R\$ 400 milhões, com capacidade para movimentar até 1,5 milhão por ano de insumo, suprimindo a demanda crescente por fertilizantes na região do Arco Norte do país.

De acordo com o Boletim, a empresa Mosaic Fertilizantes prevê investir em uma unidade de mistura, armazenagem e distribuição a ser instalada no Terminal Integrador de Palmeirante - TIPA. Essa operação consiste no carregamento no Porto do Itaqui de composições ferroviárias da VLI Logística até a recém-estrutura construída para recepção, armazenagem e expedição de fertilizantes no terminal integrador de Tocantins (também de propriedade da VLI). A projeção é para a criação de um polo industrial no terminal, com área aproximada de 230 hectares.

Clique aqui para conferir mais detalhes na edição completa do Boletim Logístico - Julho/2023, disponível no site da Companhia.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/07/2023

O VALOR DA ATUAL ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

O transporte de cargas criou uma economia global em que mais gente vive com mais conforto do que em qualquer outra época da história.



Promover debate à semelhança de um plano diretor (master plan) portuário, como propõe o projeto "Porto de Santos-2060", do Portogente, possibilita a compreensão de prioridades e questões importantes à produtividade. Das características da região à análise estratégica dos potenciais da estrutura portuária, na alavancagem do progresso na área de influência do porto, há um volume e qualidade de dados que permitem destacar o perfil do



porto e, assim, contribuir para um plano robusto de investimentos e expansões.

Porto de Yangshan, China, de águas profundas.

Veja ainda * Rumo ao Porto de Santos 2060

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115494-rumo-ao-porto-de-santos-2060>

No ambiente portuário, de tantas demandas a serem atendidas e muitos interesses comerciais conflitantes, nada ameaça tanto a competitividade do Porto de Santos quanto a sua profundidade insuficiente para receber os grandes navios (big ships). É oportuno para dimensionar esse desafio, lembrar o recente e frustrado projeto Santos17, com o propósito de aprofundar a 17 metros o canal de acesso aos terminais do porto e elevar esse complexo portuário à categoria de porto concentrador (hub port) relevante.

Veja mais * Rumo ao complexo portuário da Baixada Santista

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115475-rumo-ao-complexo-portuario-da-baixada-santista>

Estabelecer profundidade do canal para maior produtividade e barateamento do seu custo operacional, tem sido um objetivo sem meta nem estratégia, por isto e comparado com a administração Guinle, tira a credibilidade do modelo estatal, que não é, necessariamente, incompetente. Levando em conta os impactos da solução Santos17, o porto de águas profundas é a melhor solução sob a ótica construtiva e ambiental, portanto, hoje amplamente utilizada mundialmente.

Veja também * As pedras no mar do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/99375-porto-de-santos-tac-e-o-futuro>

O que se espera, preliminarmente, da autoridade portuária sobre a produtividade do Porto de Santos é uma exposição clara da sua política para receber os grandes navios (big ships). E, também, qual a perspectiva e ações mitigadoras dos impactos pelo corredor bioceânico, ligando os oceanos Atlântico e Pacífico? De pronto, as perdas derivadas da transição da exportação dos produtos agrícolas para a China por transporte ferroviário, até a costa do Chile, a partir de 2024.

Veja mais * Porto de Santos e a rota bioceânica do Atlântico ao Pacífico

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115431-porto-de-santos-ante-a-rota-bioceanica-do-atlantico-ao-pacifico>

Construir o perfil do principal porto do hemisfério sul para competir no cenário físico, social e digital (figital) é uma missão complexa e relevante. Sem a qual não é possível construir estratégias ágeis e aprimoradas, que correspondam às demandas competitivas e sofisticadas. Considerando, também, as numerosas interfaces urbanas, diversas no aspecto ambiental e social, principalmente as tantas marcadas por soluções portuárias de baixa qualidade.

Veja ainda * Pontes das rodovias estaduais de São Paulo impedem a passagem das hidrovias do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115487-pontes-das-rodovias-estaduais-de-sao-paulo-impedem-a-passagem-das-hidrovias-do-porto-de-santos-2>

Os resultados, que incorporam os diferenciais de uma gestão do Porto de Santos, devem evoluir e mudar. Entretanto, o seu valor deve ser medido pelo ambiente presente e não pelo passado.

Veja também * Governador poderá implantar hidrovias do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115504-governador-podera-implantar-hidrovias-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/07/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – IMBITUBA: UM PRIMEIRO SEMESTRE HISTÓRICO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A notícia de que o Porto de Imbituba, em Santa Catarina, registrou o melhor primeiro semestre de sua história em movimentação de cargas não chega a surpreender quem vinha acompanhando o seu desempenho ao longo deste ano.

Nem precisamos ir muito longe. Basta citarmos duas reportagens recentes publicadas pelo BE News. Na edição do dia 24 de maio: “Porto de Imbituba registra recorde mensal e aumento no 1º quadrimestre do ano”. E cerca de um mês depois, na edição do dia 18: “Porto de Imbituba tem melhor mês de maio da história”.

Ou seja, tudo indicava que o complexo catarinense traria um excelente resultado neste primeiro semestre. Foram 3,7 milhões de toneladas movimentadas. O desempenho representou um aumento de 6,4% em relação ao recorde anterior, registrado no primeiro semestre do ano passado. Na ocasião, o porto operou 3,5 milhões de toneladas.

Dois seis primeiros meses do ano, o porto público conseguiu quebrar o recorde mensal em quatro: fevereiro, março, abril e maio. Abril, inclusive, registrou o maior resultado mensal de todos os tempos no terminal, com 767,8 mil toneladas movimentadas.

Só mais um outro dado curioso: cinco anos atrás, o Porto de Imbituba movimentou durante 2018 inteiro, 5,2 milhões de toneladas. Apenas 1,5 milhão a mais do que o terminal já operou somente no primeiro semestre deste ano.

Como apontou o diretor-presidente da SCPar Porto de Imbituba, Luís Antonio Braga Martins, a tendência é de números cada vez mais expressivos, já que o complexo passa por obras para aumentar sua capacidade operacional.

No início de abril foi anunciado um investimento de R\$ 11,2 milhões em serviços como a execução de um delfim no Cais 2 e a derrocagem do Cais 1. Só esses trabalhos já irão permitir o atendimento permanente de três navios. O projeto divulgado na época previa a ampliação de 660 metros de cais linear nos dois berços para 710 metros.

E não para por aí. No Sul Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado nos últimos dias 10 e 11, em Curitiba (PR), o presidente do Conselho de Administração da SCPar, Marcelo Werner Salles, deu detalhes de mais uma obra sendo feita em Imbituba. O serviço consiste na recuperação, reforço e ampliação do Cais 3, que irá permitir o recebimento de navios capesize, as maiores embarcações de carga da atualidade, com 270 metros de comprimento.

De acordo com Werner, ainda será feito o aprofundamento desse berço de atracação, passando dos atuais 10,30 metros para 14 metros.

Agora, de nada vão valer os esforços para aumentar a capacidade operacional e receber navios maiores se um dos problemas bastante falados não só no Sul Export, mas em todos os fóruns promovidos pelo Brasil Export persistir, que é a questão do acesso aos portos.

Nesta edição 2023 do Sul Export, o secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins, foi muito didático ao enumerar os gargalos verificados nos trechos de rodovias federais e estaduais que levam a praticamente todos os complexos portuários de Santa Catarina.



Nesse sentido, é imprescindível que autoridades e gestores se engajem em solucionar esses desafios logísticos, garantindo o escoamento eficiente das cargas. O Porto de Ibituba é um ativo valioso, e seu potencial só poderá ser totalmente aproveitado se houver uma infraestrutura logística adequada para apoiá-lo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CARGAS DE SANTOS

A Prefeitura de Itajaí (SC) se reuniu na sexta-feira, dia 21, com representantes de categorias portuárias para debater a retomada da movimentação no porto da cidade. E um dos temas foi a recente visita técnica que uma comitiva do município fez ao Porto de Santos (SP). No mês passado, o presidente nacional do Sebrae, Décio Lima, propôs como medida emergencial a transferência de algumas cargas do complexo paulista para o catarinense.

IDEIA DESCARTADA

Durante a reunião de sexta-feira, a Prefeitura explicou que desistiu da ideia, pois entendeu que a parceria poderia trazer incertezas para os dois portos. "Nossa ida a Santos foi interessante, mas infelizmente não nos deram uma solução rápida para que o Porto de Itajaí pudesse retomar suas movimentações. Itajaí precisa de um operador forte e que traga o mais rápido possível operações com cargas de contêineres", disse o viceprefeito Marcelo Sodré, que fez parte da delegação que se encontrou com a diretoria da Autoridade Portuária de Santos.

SOLUÇÃO EMERGENCIAL

Quando anunciou, na última quarta-feira, dia 19, que o Governo Federal lançará um edital para escolher a empresa que irá operar provisoriamente no Porto de Itajaí, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, disse que não descartava a ideia de transferência de algumas cargas de Santos. No entanto, deixou claro que essa seria uma solução emergencial.

PROJETO FERROVIÁRIO

O ministro dos Transportes, Renan Filho, se reuniu na sexta-feira, em Brasília, com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Em pauta, as ações da pasta no primeiro semestre deste ano e o novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Mas, de acordo com o portal Poder 360, Renan aproveitou a ocasião para apresentar ao presidente o esboço de um projeto nacional ferroviário. E segundo ele próprio, Lula gostou do que viu.

CIRURGIA

Falando ainda sobre Lula, a assessoria da Presidência da República informou no domingo, dia 23, que ele passará por uma cirurgia no quadril ainda este ano. O chefe do Executivo, de 77 anos, sofre de artrose e vem se queixando de dores com frequência. No domingo ele esteve no Hospital Sírio-Libanês, em São Paulo, onde recebeu uma infiltração no quadril. Apesar disso, a assessoria da Presidência garante que não há urgência para a realização dessa cirurgia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2023

REGIÃO SUDESTE - AGRONEGÓCIO TEM SUPERÁVIT DE R\$ 10 BILHÕES E PUXA ALTA DO PIB DE SP EM 2023

Dados do primeiro semestre do ano foram divulgados pelo Instituto de Economia Agrícola

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



O PIB (Produto Interno Bruto) do agronegócio paulista aumentou 0,9% no acumulado de janeiro e abril, contribuindo para o crescimento de 1,5% do PIB estadual Crédito: Divulgação/Governo de São Paulo

O agronegócio paulista registrou, entre os meses de janeiro e junho de 2023, superávit de US\$ 10 bilhões na balança comercial, segundo dados do Instituto de Economia Agrícola (IEA), órgão ligado à Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Governo de São Paulo.

De acordo com os resultados, as exportações cresceram 6,1% no primeiro semestre deste ano em relação ao mesmo período do ano passado, alcançando US\$ 12,63 bilhões. Os principais países compradores de produtos de São Paulo foram: China com 26% do total, com destaque para a soja e carne; União Europeia (sucos, sucroalcooleiro e café) e Estados Unidos (sucos e carne). As importações aumentaram 5,3%, totalizando US\$ 2,59 bilhões.

A participação do agronegócio no total exportado pelo Estado foi de 38,1%, enquanto a das importações foi de 7,2%.

Em relação ao agro brasileiro, o comércio exterior de São Paulo representou 15,3% no ano, com alta de 0,3 pontos percentuais (p.p.) em comparação ao mesmo período de 2022. Já as importações tiveram aumento de 0,8 p.p., passando de 30,3% para 31,1%.

PIB

O PIB (Produto Interno Bruto) do agronegócio paulista aumentou 0,9% no acumulado de janeiro e abril, contribuindo para o crescimento de 1,5% do PIB estadual, também no comparativo ao mesmo período de 2022. Segundo os dados divulgados pela Fundação Seade, o agro só ficou atrás dos serviços, segmento que teve crescimento de 3% no primeiro quadrimestre de 2023.

No primeiro semestre, a Secretaria de Agricultura e Abastecimento teve como um dos focos para o crescimento do agronegócio a implementação de políticas públicas para atender às necessidades dos pequenos e médios produtores.

“Um dos grandes desafios que tenho frente à Secretaria é implementar políticas públicas compatíveis com a importância do agronegócio paulista, mas principalmente com demandas que atendam às necessidades dos pequenos produtores”, comentou o secretário Antonio Junqueira.

Seguro e crédito rural

Para alavancar a produção de pequenas e médias propriedades paulistas, a pasta disponibilizou, em 2023, cerca de R\$ 200 milhões em linhas de crédito com taxas de juros de 3% ao ano, as mais baixas do mercado, por meio do Fundo de Expansão do Agronegócio Paulista (Feap).

Além disso, em seis meses, o seguro rural do Feap já gerou mais de 9 mil apólices. Dos 516 contratos emitidos, R\$ 84 milhões já foram pagos. Atualmente, outras 693 operações aguardam a liberação de recursos que totalizam mais de R\$ 67,5 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2023

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP ANUNCIA MODERNIZAÇÃO DE OUTRA PONTE SOBRE O RIO PARANAPANEMA

Obras iniciam em 25 de julho, vão custar R\$ 2,2 milhões e duração será de seis meses

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br

O Governo do Estado de São Paulo anunciou a modernização de mais uma ponte que atravessa o Rio Paranapanema. Dessa vez será feita a recuperação da estrutura localizada no Km 523,5 da Rodovia Assis Chateaubriand (SP-425), em Pirapozinho, na divisa com o estado do Paraná.

As obras terão início nesta semana e ficarão sob responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), órgão vinculado à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil).

De acordo com o DER, durante os seis meses previstos para a execução das obras, o tráfego na região sofrerá alterações. Inicialmente, o trecho estará liberado no sistema "pare e siga", mas no mês de setembro haverá interdição total para os trabalhos no local.

Segundo informações do DER, aproximadamente 4.365 veículos, entre leves e pesados, passam diariamente pela ponte de Pirapozinho.

O investimento total para a modernização da ponte será de R\$ 2,2 milhões, provenientes do tesouro estadual. As obras incluem a restauração das juntas de dilatação, responsáveis por garantir que a expansão natural do material, causada pelo calor, não danifique a estrutura, além de intervenções no pavimento e outras melhorias.

No mês de março, o DER já havia concluído a recuperação de outra ponte sobre o mesmo rio, na Rodovia Rodolfo Ribeiro de Castro (SP-421), que atualmente servirá como rota alternativa durante o andamento das obras em Pirapozinho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU FIRMA PARCERIA PARA DESENVOLVER PLANTA DE FERTILIZANTES NITROGENADOS

Estimativa é que a futura planta tenha capacidade de produzir ureia e amônia

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



A estimativa é que a futura planta no Porto do Açu tenha capacidade de produzir 1,38 milhão de toneladas de ureia e 781,5 mil toneladas de amônia por ano
Crédito: Divulgação

O Porto do Açu e a Toyo Setal anunciaram na última semana uma parceria para desenvolver uma planta de produção de fertilizantes nitrogenados no terminal, no Rio de Janeiro. Segundo a Autoridade Portuária, as empresas vão trabalhar em conjunto na estruturação, desenvolvimento, licenciamento ambiental e busca por investidores estratégicos para o projeto. A estimativa é que a futura planta tenha

capacidade de produzir 1,38 milhão de toneladas de ureia e 781,5 mil toneladas de amônia por ano a partir do aproveitamento do gás natural.

De acordo com o CEO do Porto do Açu, José Firmo, o acordo projeta estabelecer o terminal portuário como polo de produção no Brasil.

“O Porto do Açu já está consolidado como uma solução logística para a importação de fertilizantes. A parceria com a Toyo Setal nos permite dar um passo adiante em nossa estratégia de estabelecer o Açu como um polo de produção de fertilizantes no Brasil, contribuindo para ampliar a produção nacional e balancear a nossa dependência à importação”, comentou.



A parceria vai focar inicialmente na tecnologia que utiliza o gás natural como matéria-prima para a produção de fertilizantes. Numa segunda etapa, a parceria prevê também a produção de amônia verde, obtida a partir do hidrogênio via eletrólise da água. Neste ano, o Açúcar deu início ao licenciamento ambiental de um cluster de hidrogênio de baixo carbono no Açúcar com 4GW de capacidade instalada.

Com vasta experiência em projetos de fertilizantes, a Toyo Setal mantém relacionamento com uma ampla variedade de produtores em todo o mundo e possui sua própria tecnologia de produção. A empresa tem a maior capacidade instalada de projetos de amônia e ureia no mundo.

Ao todo, são 87 projetos de amônia e 112 projetos de ureia no portfólio da Toyo Setal, que possui escritórios nos Estados Unidos, Europa, Ásia e América do Sul. A empresa é proprietária da tecnologia de produção de ureia e tem parceria de longa data com a KBR na tecnologia de produção de amônia (KBR Purifier TM Process).

“Os fertilizantes são o alimento das plantas, estas dos animais e, ambos, dos seres humanos, sendo, portanto, um insumo essencial à sobrevivência humana. Além de sua grande importância para a produção de fibras e energia, a missão de ofertar alimentos em quantidade e com qualidade para a população é um dos mais importantes pilares para a garantia da paz de qualquer sociedade. A Toyo Setal e o Porto do Açúcar se sentem, portanto, motivados e honrados em contribuir para buscar a concretização deste projeto que entendem ser vital para o país e alinhado ao cumprimento desta missão”, comentou Dorian Zen, CEO da Toyo Setal.

Consolidação da cadeia

O Porto do Açúcar começou a movimentar fertilizantes em 2021, quando realizou a primeira operação do Estado do Rio de Janeiro. Desde então, já foram movimentadas cerca de 100 mil toneladas de fertilizantes pelo terminal portuário. Neste ano, foram inaugurados mais dois armazéns, que aumentam em quatro vezes a capacidade estática de armazenamento para 110 mil toneladas e dobram a área alfandegada do terminal para 360 mil m².

Depois de se consolidar como porta de entrada competitiva para o mercado de fertilizantes, o complexo portuário agora avança na cadeia de valor e trabalha para instalar uma unidade misturadora de fertilizantes na retroárea do porto.

Plano estadual de fertilizantes

Em linha com as diretrizes do Plano Nacional de Fertilizantes lançado pelo Governo Federal em 2022, o Estado do Rio de Janeiro foi a primeira unidade da federação a aprovar um plano de incentivo à produção e oferta de fertilizantes. A medida, instituída pela Lei 9.716/22, contribui para o estabelecimento de um ambiente de negócios favorável à atração de investidores.

Na avaliação da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), o programa tem um papel estruturante para a economia fluminense.

“A Firjan recebe com muita satisfação a notícia de concretização da parceria entre o Porto do Açúcar e a Toyo Setal para a instalar uma fábrica de fertilizantes de baixo carbono no Rio de Janeiro. Como maior produtor de gás natural no país e localização estratégica, o nosso estado tem plenas condições de assumir um papel de protagonismo no agronegócio brasileiro, revertendo a dependência externa do Brasil na área de fertilizantes e atraindo investimentos na nova fronteira energética”, analisou o presidente da Firjan, Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2023

REGIÃO SUL - IMBITUBA REGISTRA MELHOR PRIMEIRO SEMESTRE EM MOVIMENTAÇÕES EM SUA HISTÓRIA

Com 3,7 milhões de toneladas, novo recorde superou a marca do ano passado em 6,4%
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



De janeiro a junho deste ano foram atendidos 145 navios no Porto de Imbituba, 4,3% a mais que o mesmo período do ano passado, principalmente de produtos para exportação Crédito: Divulgação/SCPAR Imbituba

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, registrou de janeiro a junho deste ano um total de 3,7 milhões de toneladas movimentadas, garantindo ao terminal portuário recorde histórico de movimentação para o primeiro semestre. Segundo a Autoridade Portuária, o desempenho apresentou crescimento de 6,4% na tonelagem total se

comparado ao realizado no mesmo período do ano passado, quando houve a movimentação de 3,5 milhões de toneladas de mercadorias.

Segundo a SCPAR Porto de Imbituba, no período foram atendidos 145 navios (4,3% a mais que o mesmo período do ano passado), principalmente de produtos para exportação. O volume de cargas enviadas ao exterior cresceu 33,7% e representou 52,1% da tonelagem total transportada via Porto de Imbituba este ano.

No sentido inverso, as operações de importação garantiram 35,6% da tonelagem total, com queda de 17,8% se comparado a janeiro e junho de 2022. Já a cabotagem, navegação dentro do Brasil, representou 12,3% da movimentação do Porto e obteve alta de 5,5% em relação ao ano passado.

Os graneis sólidos permanecem na liderança absoluta dos segmentos de cargas atendidas, com 83,1% do total movimentado e alta de 12,9%. Mantendo praticamente a mesma tonelagem efetivada de jan-jun/2022, a operação de contêineres vem em seguida, com 11,3% da totalidade do que passou por Imbituba, em termos de toneladas. A carga geral apresentou a maior retração (-38,9%) dentre os perfis atendidos, conseguindo 5,3% da movimentação total, seguida do granel líquido, com a fatia de 0,3% e queda de 12,2% em relação ao realizado no 1º semestre de 2022.

“Um dos fatores responsáveis por esse incremento na movimentação foi o aumento nas operações de graneis agrícolas. Entre chegadas e partidas de cargas ao exterior, foram mais de 940 milhões de dólares em operações, o que gera a circulação de riquezas, renda e empregos. Essa tendência de crescimento deve continuar no segundo semestre, encerrando o ano com novo recorde operacional e grandes avanços em infraestrutura para o Porto, com as obras de ampliação do Cais 2 e recuperação e reforço do Cais 3”, analisou Luís Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

Durante o primeiro semestre, Imbituba registrou importantes resultados ao conquistar os melhores meses de fevereiro, março, abril e maio, com o maior resultado mensal de todos os tempos conquistado em abril (767,8 mil toneladas). As principais cargas transportadas de janeiro a junho foram o coque de petróleo, farelos de milho e soja, contêineres, sal e milho. Seguem a lista, os fertilizantes, hulha betuminosa, trigo, toras de madeira, malte/cevada, dentre outros produtos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/07/2023

NACIONAL - BRASIL EXPORT E ANTT PROMOVEM LIVE SOBRE ESG NO SETOR FERROVIÁRIO

Encontro online será nesta quarta-feira e pode ser acompanhado ao vivo pelo Portal BE News
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O encontro online vai reunir representantes de concessionárias ferroviárias para debater questões sobre governança, sustentabilidade e inclusão social no setor de infraestrutura Crédito: Divulgação

Nesta quarta-feira (26), às 16h, o Brasil Export e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizam um encontro online reunindo representantes de concessionárias ferroviárias para debater questões sobre governança, sustentabilidade e inclusão social no setor de infraestrutura – pilares que fazem parte do ESG (Environmental, Social and Governance).

A live “Boas práticas ESG no transporte ferroviário” faz parte do “Ciclo ESG” – promovido pela agência reguladora – e da parceria firmada com o Brasil Export, que tem como objetivo dar visibilidade às boas práticas que envolvem gestão e estruturam o futuro das operações. A transmissão ao vivo será pelo Portal BE News: www.portalbenews.com.br, direto do auditório da ANTT, em Brasília.

Participarão da conversa o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião; o diretor da ANTT, Felipe Queiroz; Francielle Pedrosa, gerente de Sustentabilidade, Relacionamento Institucional e Comunicação da VLI; Renata Ramalho, gerente executiva de Sustentabilidade e Meio Ambiente da Rumo; e João Amaral, presidente do Conselho ESG do Brasil Export.

O novo Ciclo ESG da ANTT foi lançado em junho deste ano e pretende acelerar a implementação de iniciativas ESG voltadas à infraestrutura.

Entre as medidas, a agência tem trabalhado para incluir requisitos contratuais com padrões de performance da Corporação Financeira Internacional (IFC), bem como ambientais do Programa Carbono Zero.

Para a ANTT, é também seu papel ser uma agente para mudanças em ESG na infraestrutura brasileira. São parceiros da iniciativa, além do Brasil Export, o IFC – International Finance Corporation, do Banco Mundial.

No lançamento do programa, no mês passado, Felipe Queiroz disse que a agência já entende o ESG como um “fato” e, neste sentido, a ANTT pode ser “um agente de transformação no âmbito do desenvolvimento sustentável”.

Para isso, até setembro deste ano, a agência e o Brasil Export farão lives reunindo representantes do setor regulado e, em 21 de novembro, a proposta “ESG na Regulação” da ANTT será apresentada ao mercado em um evento na Arena B3, em São Paulo.

O próximo encontro online está marcado para o dia 31 de agosto e discutirá ESG com as concessionárias rodoviárias.

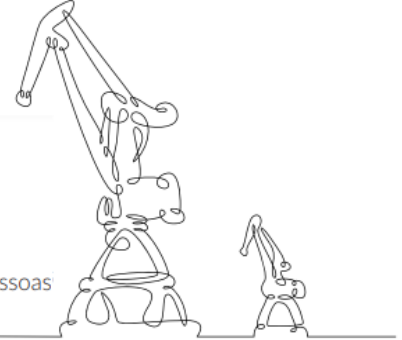
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/07/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - PORTO DE ITAJAÍ. A SOLUÇÃO “JÁ TÁ AI?”.



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opinioao@portalbenews.com.br



“Todo homem luta com mais bravura pelos seus interesses do que pelos seus direitos”.

Napoleão Bonaparte.

353 + 160.

Que números são esses? São os que representam relativamente bem o grupo mais afetado do que qualquer outro e por isso deveriam estar também mais motivados a “lutar com mais bravura por seus interesses”, os postos de trabalho.

Explico: são as quantidades que representam aproximadamente o número de trabalhadores envolvidos nesse episódio tão importante do mundo portuário no momento: a continuidade das operações de movimentação de contêineres no Porto de Itajaí (SC).

O Ogmo Itajaí registra em seu site 353 TPAs – Trabalhadores Portuários Avulsos – ativos. São 160 os empregados que já haviam aderido ao Plano de Demissão Voluntária do antigo arrendatário dos Berços 1 e 2 desse Porto, no início do contrato temporário assumido com a Superintendência do Porto de Itajaí.

Quase 500 postos de trabalho. Se o fator multiplicador entre empregos diretos e indiretos gerados no setor portuário for de seis – como se acredita – estamos falando de cerca de 3.500 empregos. Quase 14.000 pessoas envolvidas, se considerarmos o tamanho da Família média brasileira. Significativo, em um município que possuía em 2022, 264.054 habitantes, segundo o IBGE.

Números, números, números, para dizer, na prática, que 5,3% da população local corre o risco de ficar com renda reduzida, até que a situação retorne à normalidade. Some a esse quadro a queda no movimento do comércio de cidade, os impostos que estão deixando de ser recolhidos, e teremos a dimensão do enorme impacto desse quadro na relação Porto-Cidade.

A situação é crítica para ambos. Uso as palavras do ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, para definir a urgência das soluções: “A gente não pode esperar mais tempo, o tempo da ‘não presença’ de navios lá em Itajaí. A cidade se confunde com o porto e o presidente pediu para que nós então avocássemos o processo de chamamento da empresa que vai operar durante esse tempo provisório até que chegue a empresa definitiva”

Ainda estamos longe do final do túnel, mas já é possível ver alguma luz. O Governo Federal lançará em alguns dias um edital para que uma nova empresa retome de forma provisória as operações do Porto de Itajaí até a conclusão do processo de escolha do operador que irá operar esses dois berços por cerca de três décadas, conforme informou o ministro França, em comunicado divulgado em 20/07/2023. Transitório, terá duração de até dois anos e será lançado em conjunto com a Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Se esse processo transcorrer sem percalços, a operação voltará à relativa normalidade apenas em agosto.



É um bom começo, enquanto se aguarda pelo lançamento do edital que vai levar a solução definitiva.

O meu senso de urgência, porém, não permite que eu fique sem imaginar o que pode ser feito em prol dos trabalhadores e suas famílias nesse período.

Por que não organizar os TPAs em grupos que deem suporte a atividades de organização e manutenção das instalações do terminal com o apoio do Ogmo Itajaí, como se fosse um grande programa de 5S, de forma que seja gerada atividade laboral e renda? Em momentos como esse é importante manter o bolso, mas também a cabeça cheios de algo positivo, além do dinheiro.

Uma revisão completa dos treinamentos obrigatórios, as famosas NRs – Normas Regulamentadoras, para os que eventualmente estiverem fora da validade sejam efetuados, através de parcerias entre a Superintendência do Porto e as entidades privadas que os proveem na região. O mesmo pode ser feito com a documentação relativa à Saúde Ocupacional. Todos preparados e prontos para a retomada.

A revisão de procedimentos de trabalho, operacionais e administrativos, nesse caso pela própria Superintendência, pode também ser feita para aproveitar esse intervalo de tempo, envolver profissionais e otimizar a forma de trabalhar no reinício das atividades.

Treinamentos comportamentais de curta duração que conscientizem para a necessidade sempre presente de operar com produtividade crescente. Menos custos e mais qualidade, por que não? Ótima oportunidade de melhorar o perfil dos trabalhadores para as futuras contratações que acompanharão a retomada das operações.

Que tal uma convocação às empresas locais que cuidam da manutenção equipamentos portuários e das edificações para que antecipem reparos e melhorias. Renda, trabalho gerado e tudo “tinindo” para a retomada do trabalho.

Por fim, uma medida audaciosa, fora da caixa, que envolva as famílias dos TPAs: qualificá-los para a obtenção de renda alternativa, com atividades que colaborem com a renda familiar. Além do aspecto econômico em si, cada parente envolvido sentir-se-á motivado por ser parte das soluções. Por falar em familiares, trazê-los – em grupos organizados de visitas – para conhecer as instalações do terminal, como operam, pode criar uma sensação positiva de pertencimento. Que tal manter próximo, envolver e manter informado esse stakeholder tão importante?

É possível que parte dessas alternativas esteja em andamento ou que existam outras melhores. Só não é possível deixar de preocupar-se com o cenário.

Hudson Carvalho é Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, Diretor Executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas e Diretor da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) – Baixada Santista e ABCD

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/07/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT – 22/07/2023

EDITORIAL – POR UMA GESTÃO PORTUÁRIA MAIS SUSTENTÁVEL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto do Itaqui, no Maranhão, anunciou na sexta-feira, dia 21, a formalização de um acordo para cooperação técnica entre a Fundación Valenciaport (Fundação Porto de Valência). O trabalho em



conjunto com o instituto espanhol visa elaborar um plano de descarbonização para o complexo nordestino, cujo investimento previsto é de R\$ 1,8 milhão.

Conforme explicou a gerente de Meio Ambiente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Luane Lemos, o Porto do Itaqui já vem adotando medidas para reduzir a emissão de gases de efeito estufa, mas quer avançar ainda mais. Para isso, é necessária a elaboração de um plano de descarbonização, que dará um direcionamento mais preciso sobre que ações promover e em que investir.

Não é algo simples. Como a própria Luane destacou, isso exige substituir máquinas, adquirir veículos elétricos e trocar a matriz energética por outra mais limpa. De qualquer maneira, a iniciativa é só mais uma demonstração de como o Porto do Itaqui está antenado com a questão da descarbonização no setor portuário.

E essa é uma preocupação global, como puderam constatar os integrantes da Missão Portuária – Brasil Export 2023, que visitou Singapura no final de abril.

Na ocasião, a delegação esteve na Sea Asia, uma das mais importantes feiras portuárias no mundo. Segundo o relato de um dos membros da comitiva, o professor da Universidade Federal do Maranhão – UFMA (justamente no estado onde fica o Porto do Itaqui), Sérgio Cutrim, as novas diretrizes de gestão portuária que apontam para a descarbonização estavam entre as principais soluções apresentadas na feira.

Segundo ele, as formas de energia mais utilizadas nessas novidades expostas na Sea Asia eram o hidrogênio verde e a energia solar. Energias das quais o Brasil tem grande potencial de geração e com as quais o sistema portuário já busca viabilizar operações.

Com o plano de descarbonização, o complexo maranhense se junta à luta para atingir uma das metas do Acordo de Paris, que prevê o aumento da temperatura em até 2º C até o fim deste século.

O convênio com a Fundación Valenciaport também reforça o investimento que o porto público maranhense vem fazendo em inovação. A instituição espanhola é uma referência mundial nesse campo, com programas que integram todos os entes da comunidade portuária a universidades e centros de pesquisas.

Um projeto muito bem-sucedido no Itaqui é o Porto do Futuro, um programa de incentivo à inovação e pesquisa na área portuária. No mês passado, essa iniciativa foi um dos destaques da primeira edição do Prêmio ESG Portuário, realizado pela UFMA, sendo laureada na categoria melhor projeto social em porto público.

Portanto, o acordo de cooperação técnica entre o Porto do Itaqui e a Fundación Valenciaport é um marco significativo na busca por uma gestão portuária mais sustentável e alinhada com os desafios ambientais contemporâneos. Uma iniciativa que reforça a importância de se promover uma economia de baixo carbono e que deve ser celebrada como um passo positivo rumo a um futuro mais verde e resiliente, para o setor portuário e para o planeta como um todo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PAC

O ministro dos Transportes, Renan Filho, se reuniu na sexta-feira, dia 21, com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva para debater as obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) que será lançado em agosto. De acordo com interlocutores do Palácio do Planalto, na reunião, Renan e

Lula esmaram que o valor destinado ao ministério dos Transportes será de R\$ 68 bilhões. O ministro já havia afirmado antes que o valor seria de R\$ 50 bilhões.

MANUTENÇÃO

Em meio às alternativas estudadas pelo Governo para abrigar as siglas Republicanos e PP, o vice-presidente Geraldo Alckmin entrou no embate para sustentar o ministro Márcio França, de Portos e Aeroportos, na pasta. A informação é da CNN Brasil. Em um dos desenhos para a reforma ministerial, França ocuparia a vaga do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, hoje capitaneada por Alckmin.

TRUNFOS

França, no entanto, teria dois pontos a favor para continuar em Portos e Aeroportos. O programa “Voa Brasil”, que vai oferecer passagens a R\$ 200, e a construção do túnel imerso Santos-Guarujá. Santos é o berço político do ministro. O projeto é orçado em pelo menos R\$ 5 bilhões e pode entrar no novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), que será lançado em agosto no Palácio do Planalto.

RECURSOS I

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou uma resolução que prevê mais recursos para as concessões ferroviárias. Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e os Recursos para Preservação da Memória Ferroviária (RPMF) serão destinados exclusivamente a projetos de interesse público relacionados às ferrovias federais concedidas.

RECURSOS II

“São valores que foram inicialmente previstos em alguns contratos de concessão e subconcessão com objetivo de fomentar o desenvolvimento de projetos relacionados a temas considerados relevantes para o setor ferroviário e da sociedade, como aqueles voltados à modernização do setor; à melhoria dos serviços prestados; e à preservação do patrimônio de valor artístico, cultural e histórico das ferrovias federais”, explicou o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2023

NACIONAL - PETROBRAS ENVIA NOVO OFÍCIO AO IBAMA SOBRE EXPLORAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS

Estatual diz se basear em decisão do STF que a desobrigaria de apresentar avaliação ambiental para explorar áreas não leiloadas

Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou que cabe à empresa estatal seguir as decisões do Estado e não recorrer ao Poder Judiciário Crédito: Arquivo/Agência Brasil

A Petrobras enviou um ofício ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) reafirmando a competência da empresa para explorar a Margem Equatorial na região da Foz do Amazonas. A estatal ressaltou uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) do início de julho que julgou não ser necessária a apresentação da Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS) para explorar áreas que foram leiloadas.

“Nosso argumento é simples de que a necessidade de AAAS não é impedimento, é um argumento legal. Nossos especialistas dizem que é a última grande fronteira exploratória. Acredito que a autorização virá”, disse Joelson Mendes, diretor de exploração e produção da Petrobras.

Mas o presidente da estatal, Jean Paul Prates, afirmou que cabe a ela seguir as decisões do Estado e não recorrer ao Poder Judiciário. “Acreditamos que isso tem que ser uma decisão do Estado brasileiro. Cabe ao Estado decidir se nós como concessionários poderemos seguir. É difícil imaginarmos judicializar isso. Nós cumprimos completamente os requisitos do Ibama”, argumentou.

A região é alvo de divergências dentro do Governo. O local faz parte da margem equatorial e se estende por mais de 2.220 quilômetros do litoral do Amapá ao Rio Grande do Norte, próximo à linha do Equador. Segundo a União, o espaço tem grande potencial para descobertas de petróleo, próximo da Guiana, onde foram descobertos mais de onze bilhões de barris.

Para o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, a região é considerada o “novo pré-sal”. Já a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, considera os estudos que mostram que a Foz do Amazonas é extremamente sensível por abrigar unidades de conservação, vasta biodiversidade marinha e estar muito próximo de terras indígenas.

A Petrobras reservou US\$ 3 bilhões no plano estratégico de 2023 a 2027 para perfuração de dezesseis poços na área. O projeto é considerado prioritário para o Governo Federal. A proposta foi discutida em reuniões no Palácio do Planalto e em audiências públicas no Congresso Nacional. A saída da ministra do Meio Ambiente também chegou a ser cogitada, mas não foi concretizada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2023

REGIÃO SUDESTE - PAM DEBATE PREVENÇÃO DE INCÊNDIOS NA REGIÃO PORTUÁRIA

Reunião mensal do Plano de Ajuda Mútua recebeu comandante do Grupamento dos Bombeiros

Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



Diretor de Infraestrutura da APS, Carlos Magano, esteve no evento, que teve a participação de mais de 80 representantes dos terminais portuários, da Defesa Civil e outros órgãos Crédito: Divulgação/APS

O Plano de Ajuda Mútua do Porto de Santos (PAM) realizou nesta sexta-feira (21) a sua reunião mensal na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS). Durante o encontro, foram debatidas providências para prevenir incêndios na região portuária, nas duas margens, em Santos e também em Guarujá.

Segundo a APS, a reunião recebeu a tenente coronel PM Regiani Rocha, que assumiu no mês de junho o comando do 6º Grupamento dos Bombeiros do Estado de São Paulo, que abrange a Baixada Santista e o Vale do Ribeira. Além dela, também compareceu no encontro o secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi.

O diretor de Infraestrutura da empresa pública, Carlos Magano, representou a diretoria da APS na reunião, que contou ainda com a participação de mais de 80 representantes dos terminais portuários, da Defesa Civil e outros órgãos.

“O trabalho conjunto da comunidade portuária, em ambiente de colaboração entre todos, é que faz possível tornar o Porto de Santos um local cada vez mais seguro”, destacou Magano.

A comandante e o secretário assistiram a uma apresentação sobre o PAM, que estabelece o compartilhamento de recursos humanos e materiais entre seus associados no atendimento a emergências de grande porte no Porto Organizado de Santos, em especial incêndios.

Ele pode ser acionado pelo Corpo de Bombeiros ou por qualquer um de seus associados em caso de sinistro que possa atingir áreas além do próprio local, ou quando houver a necessidade de disposição de recursos adicionais para o controle e mitigação da emergência.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/07/2023

REGIÃO NORTE - SUPER TERMINAIS AMPLIA CAPACIDADE DE ARMAZENAMENTO

Intenção é que até o final de 2023, Depot da empresa aumente sua capacidade em 78%

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Localizado no coração da Zona Franca de Manaus, o Depot do Super Terminais é considerado estratégico para armadores de toda a região delimitada Crédito: Divulgação

Com a expectativa de aumento da movimentação de contêineres, o Super Terminais vai investir R\$ 3 milhões para ampliar seu depósito (Depot) de contêineres vazios na Zona Franca de Manaus.

A estimativa é que até o final de 2023, o Depot da companhia aumente em 78% a sua capacidade de manutenção e estocagem de contêineres vazios.

Segundo a empresa, o depósito tem área total de 39.842 m² e capacidade para armazenar até 10.406 TEU. Com os novos investimentos, a área chegará a 64.342 m² e capacidade para até 15.806 TEU.

O Super Terminais informou que, neste ano, já percebeu um aumento de 10% na demanda por armazenamento de contêineres, número que deve ser ainda maior nos próximos meses, justificando a ampliação.

“Alguns dos nossos clientes esperam que essa demanda aumente em 30% ainda em 2023. Muitos contêineres ficaram retidos na Ásia nos últimos anos e agora o escoamento das unidades começa a se normalizar”, explica Marcello Di Gregorio, diretor do Super Terminais.

Para o executivo, a expansão deve também aumentar o fluxo de movimentação interna no Super Terminais, gerando mais empregos diretos e indiretos.

“Naturalmente, com uma expansão de grande porte como esta, a expectativa é que o fluxo de movimentação também aumente. Com isso, haverá também ampliação no número de operadores de empilhadeiras, controladores de pátio e eletricitas de máquinas.

Indiretamente, também prevemos aumento no número de empregos gerados através de prestadores de serviço que atuam na rotina do Depot, como a oficina de reparo, por exemplo”, afirma.

Localizado no coração da Zona Franca de Manaus, o Depot do Super Terminais é considerado estratégico para armadores de toda a região delimitada. Segundo Marcelo Lucas Leal, coordenador de Depot, a proximidade com as empresas da região traz mais agilidade aos armadores.

“Estamos no meio do distrito industrial, o que traz muita celeridade para a nossa operação, e muito próximo do porto para transporte das unidades”, explica Leal.

Tecnologia

Além da localização, o treinamento das equipes e a tecnologia auxiliam na eficiência das operações. Segundo Leal, em setembro de 2021, o Super Terminais passou a utilizar no Depot um novo sistema de gestão, que conseguiu automatizar etapas, reduzindo de 20 minutos para 4 minutos o tempo de recebimento e desmontagem das unidades de armazenamento.

“Com a tecnologia, conseguimos organizar uma logística eficiente, que permitiu aumentarmos em 30% nossa capacidade de recebimento, ainda em 2021”, explica o coordenador de Depot.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2023

REGIÃO SUL - NOVO EDITAL DE ARRENDAMENTO NO PORTO DE ITAJAÍ É TEMA DE REUNIÃO

Prefeitura do município catarinense, que administra o complexo, e representantes portuários discutiram o assunto

Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



A reunião entre Prefeitura e o setor portuário deu continuidade às discussões para a retomada emergencial da movimentação de cargas no Porto de Itajaí Crédito: Divulgação/Prefeitura de Itajaí

A Prefeitura de Itajaí, em Santa Catarina, reuniu representantes de diversas categorias do setor portuário para dar continuidade às discussões para a retomada emergencial da movimentação de cargas no Porto de Itajaí. No encontro, a Administração informou que o lançamento do edital de arrendamento transitório do terminal será feito pelo Ministério dos Portos e Aeroportos e pela Agência Nacional

de Transportes Aquaviários (Antaq). A medida foi comunicada pelo ministro de Portos e Aeroportos Márcio França nesta semana.

“A reunião foi muito produtiva, com a participação em massa de nossas lideranças. Agora estamos muito mais alinhados com o Governo Federal para colocar em prática uma solução imediata para que o Porto volte a operar na sua totalidade. Com o anúncio da publicação deste edital, sabemos que alguns tópicos ainda precisam ser informados como, por exemplo, um prazo para que as empresas operadoras possam apresentar suas propostas ou até mesmo sobre pagamento ou valores de outorga do contrato”, comentou o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

Ao final do encontro, o prefeito Volnei Morastoni (MDB) reforçou a criação de um cronograma de reuniões com todas as autoridades envolvidas na questão, bem como a permanência do Fórum de Defesa pelo Porto de Itajaí.

“Me parece que agora, de fato, está surgindo uma luz no fim do túnel. Com o apoio de todos que aqui estão e demais envolvidos, vamos unir forças, tratando com firmeza junto ao Governo Federal, por uma solução imediata e emergencial para resolvermos de vez esta situação e para que o nosso Porto retorne com suas operações o mais rápido possível”, afirmou o prefeito.

Estiveram presentes nesta sexta-feira representantes da Câmara de Vereadores, da Secretaria Estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, entidades de classe da sociedade civil organizada, sindicatos dos trabalhadores portuários (laborais), Intersindical Patronal (TPAs), sindicatos ligados ao trade empresarial portuário, empresários, proprietários de TUPs (Terminais de Uso Privado), entre outras lideranças do município.

Lançamento de edital

O Governo Federal anunciou nesta semana que vai lançar nos próximos dias um edital de licitação para selecionar a empresa que irá operar os dois principais berços de atracação do complexo de Itajaí pelos próximos dois anos.

A concessão será temporária, permitindo que a União prepare um novo edital de leilão das operações com duração de 35 anos.

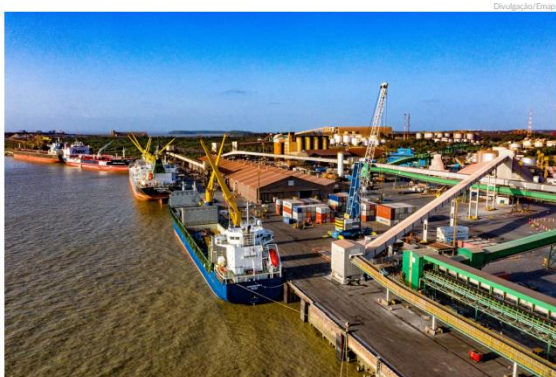
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/07/2023

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI FORMALIZA PARCERIA COM FUNDAÇÃO VALENCIAPORT

Convênio visa elaborar em conjunto o Plano de Descarbonização do porto público do Maranhão

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



O trabalho conjunto no Porto do Itaqui começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo veículos, navios e todos os equipamentos portuários Crédito: Divulgação/Emap

O Porto do Itaqui (MA) assinou na última semana um contrato para cooperação técnica com a Fundação Porto de Valência (Fundación Valenciaport), da Espanha. A parceria irá elaborar em conjunto o Plano de Descarbonização do porto público do Maranhão, com estimativa de investimento de R\$ 1,8 milhão.

O instituto de pesquisa, inovação e formação do setor logístico portuário, com sede no Porto de Valência é referência global em programas de descarbonização e o complexo portuário espanhol foi um dos primeiros no mundo a estabelecer a meta zero para emissão de gases de efeito estufa até 2030.

No Maranhão, de acordo com o documento, o trabalho conjunto começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo caminhões e veículos que circulam na poligonal do porto, navios e todos os equipamentos portuários.

Com base nesses dados, será elaborado o Plano de Descarbonização do Porto do Itaqui, instrumento que vai orientar ações e investimentos com base em um direcionamento mais preciso, objetivo e estratégico. Não foi informada a data de lançamento desse plano.

“Essa parceria é estratégica para promover os avanços necessários de melhoria contínua na gestão do meio ambiente do Itaqui, que já é reconhecida pela ISO 14001:2015. Vamos agora, junto com a Fundación Valenciaport, mapear nossas emissões, traçar metas de descarbonização e determinar as ações prioritárias necessárias para atingir esses objetivos”, disse o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), responsável pela gestão do complexo, realiza, desde 2020, o seu Inventário de Emissão de Gases de Efeito Estufa, visando a redução ou a eliminação deles em suas operações.

Para isso, já foram adotadas algumas ações, como substituição do combustível dos veículos para etanol e a destinação dos resíduos gerados no complexo para locais de reciclagem, evitando aterros ou incineração – que emitem mais gases.

“Queremos ir além, mas isso exige substituir máquinas, adquirir veículos elétricos e substituir a matriz energética por outra mais limpa. Tudo isso será mapeado no Plano de Descarbonização”, explica a gerente de Meio Ambiente da Emap, Luane Lemos.

Descarbonizar o setor portuário, além das vantagens ambientais, insere o segmento na geração de créditos de carbono e começa a projetar a infraestrutura que será necessária para o modelo de operações vindouro, como o recebimento de navios eletrificados.

O convênio com a Fundación Valenciaport também integra o porto ao esforço global para evitar que a temperatura do planeta aumente mais de 2 graus Celsius até o final deste século. Se isso acontecer, estudos mostram que as alterações neste novo cenário podem acarretar frequentes tragédias ambientais, como furacões cada vez mais fortes, inundações, aumento do nível dos oceanos, desertificação e redução da biodiversidade.

O Porto do Itaqui também é signatário do Pacto Global da ONU (Organização das Nações Unidas) e a medida é mais uma forma de cumprir o ODS 13 (referente à mudança climática), um dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável estabelecidos pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 2015.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2023

PORTUGAL - PORTO DE AVEIRO FECHA PRIMEIRO SEMESTRE COM RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO

Foram operadas 2,98 milhões de toneladas no período, informou a APA

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Os graneis líquidos, impulsionados pelos combustíveis, foram a tipologia de carga que mais contribuiu para o desempenho do Porto de Aveiro, com um crescimento de 5,1% Crédito: Divulgação/APA

O Porto de Aveiro, em Portugal, movimentou 2,98 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano, um novo recorde para o período, segundo a APA, que administra o complexo portuário.

A nova marca supera em 2,4% o recorde anterior, que era de 2,9 milhões de toneladas

contabilizadas no primeiro semestre do ano passado.

Em comunicado, a administração portuária destacou que os graneis líquidos, impulsionados pelos combustíveis, foram a tipologia de carga que mais contribuiu para o desempenho, com um crescimento de 5,1%.

Inclusive, a APA já recebeu pelo menos uma manifestação de interesse para a instalação de um novo parque de armazenamento de combustíveis líquidos, a ser implementado no Terminal de Graneis Líquidos.

A APA ressaltou também o crescimento de 63,3% na movimentação de graneis sólidos e de 21,3% nos produtos florestais, mas não informou a quantidade em volume (tonelada).

Já os minerais não metálicos, o cimento e os produtos metalúrgicos tiveram queda de cerca de 30%. Em relação aos contêineres, foram movimentados 5.977 TEU nos seis primeiros meses de 2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/07/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

APS ABRE INSCRIÇÕES DE PATROCÍNIOS PARA 2024

Informações: Autoridade Portuária de Santos (24 de julho de 2023)

São três tipos de patrocínios para fortalecimento da marca do Porto de Santos

A Autoridade Portuária de Santos (APS) abre inscrições de projetos para concorrerem ao patrocínio da empresa no ano de 2023. São três editais, tendo como novidade o patrocínio de projetos sociais de pequeno porte, com atuação em áreas diretamente afetadas pelas atividades portuárias. Os outros dois editais são: um para o 5º Festival Porto-Cidade, série de eventos para comemorar o aniversário de 132 anos do Porto de Santos, em 2 de fevereiro; e o outro para projetos a serem realizados ao longo do ano, nas áreas social, ambiental, de cultura, educação e esporte.

Com exceção dos projetos sociais de pequeno porte, os demais têm prazo até 31 de agosto para inscrição. No dia 03 de agosto, às 11h00, haverá uma oficina online aberta para os interessados em inscrever os projetos, abordando questões como metodologia de análise, política de patrocínios e documentação necessária. O acesso à oficina é gratuito a qualquer interessado e não é necessário inscrição prévia. O link para acessar a plataforma online pela qual será realizada a oficina consta nos editais, que podem ser consultados no site da APS.

Os projetos sociais de pequeno porte são definidos como aqueles de orçamento máximo de 80 mil reais. Serão aceitos projetos que tenham como atuação direta em qualquer dos bairros Itapema (Vicente de Carvalho entre Av. Santos Dumont e o estuário), Prainha e Sítio Conceiçãozinha, em Guarujá; para Santos, os que tiverem foco nos bairros Chico de Paula, Macuco, Ilha Diana, Paquetá, Piratininga, Saboó, São Manoel, Valongo ou Vila Nova (bacia do mercado). Para estes, as inscrições vão do dia 3 de agosto ao dia 29 de setembro.

O objetivo é fortalecer a marca, pelo que as propostas serão julgadas principalmente em função da expectativa de retorno de imagem do projeto e das contrapartidas apresentadas. Será aceita apenas uma proposta por proponente. A APS poderá patrocinar os projetos com recursos próprios e por meio de incentivos fiscais (Lei Rouanet e Lei do Esporte).

Para projetos ligados à atividade-fim da empresa, como feiras, fóruns e outros eventos de comércio exterior e logística, a empresa mantém aberto um edital permanente, que pode ser consultado na mesma página do site.

Dúvidas, sugestões e solicitações de informações adicionais sobre patrocínios e a Chamada de Projetos podem ser encaminhadas ao e-mail patrocinios@brssz.com.

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

Data: 24/07/2023

NAVIO DA ESQUADRA JAPONESA VAI ATRACAR NO PORTO DO RECIFE PARA VISITAÇÃO

Informações: Porto do Recife (24 de julho de 2023)

O navio da Esquadra de Treinamento Força Marítima de Autodefesa do Japão, comandado pelo Contra-Almirante Konno Yasushige, vai atracar na capital pernambucana, com direito a visita aberta ao público. As tratativas foram iniciadas em visita do Cônsul Geral do Japão no Brasil, Hiroaki Sano, na ocasião de sua visita ao Porto do Recife para reunião com o presidente Delmiro Gouveia. O evento está sendo programado para agosto.



O Cruzeiro de Treinamento no Exterior deste ano será conduzido por JS Kashima (capitão Otani Miho) e JS Hatakaze (comandante Ikezaki Hiroyuki), de 4.050 e 4.650 toneladas respectivamente.

Aproximadamente 560 pessoas, entre oficiais e tripulantes estão a bordo. O objetivo é desenvolver a habilidade náutica dos oficiais recém-comissionados através de vários treinamentos no mar, além de fomentar suas perspectivas internacionais e promover relações amistosas com países com porto de escala.

O Cruzeiro de Treinamento no Exterior deste ano vai visitar oito países – EUA, Canadá, México, Colômbia, Peru, Chile, Argentina e Brasil e 11 portos – no Brasil, Recife e Rio de Janeiro. Serão cerca de 28.290 milhas navegadas. A jornada começou em 25 de maio e vai até 20 de outubro deste ano.

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

Data: 24/07/2023

BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÕES PARA A ÁSIA ALÉM DA CHINA

Informações: Brasilagro (24 de julho de 2023)

Crescem as vendas para o bloco Asean; Singapura, com acordo comercial a caminho, deixa Alemanha para trás.

O Brasil vai descobrindo aos poucos a Ásia para além da China, no comércio. Para começar, os países da Asean: as exportações para Brunei, Camboja, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Singapura, Tailândia e Vietnã foram de US\$ 12,1 bilhões no primeiro semestre de 2023, ante US\$ 4,5 bilhões no período, em 2018.

A comparação por país é também significativa. As vendas para Singapura, no coração da Asean (Associação de Nações do Sudeste Asiático), foram de US\$ 4,4 bilhões no primeiro semestre de 2023 (US\$ 1,1 bilhão em 2018). Já para a Alemanha, motor da União Europeia, foram de US\$ 2,9 bilhões (US\$ 2,5 bilhões em 2018).

“É muito importante ver a Ásia para além da China”, diz Tatiana Prazeres, secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

“Quando olhamos a Ásia no seu conjunto, os números superlativos da China eclipsam outros mercados que são cada vez mais relevantes para o Brasil e para o mundo.”

Até 2021, considerando os primeiros semestres, a China representava 70% da exportação brasileira para a Ásia, diz. Em 2022 e 2023, também nos primeiros semestres, já ficou um pouco abaixo, em 65,9% e 67,9%, respectivamente, com Singapura, Tailândia e Indonésia crescendo a taxas superiores à da China.

O caso de Singapura é explicado em parte pela exportação de um produto específico, “bunker”, óleo combustível para navios. É o maior porto de abastecimento do mundo, com mais de 130 mil navios entrando e saindo a cada ano, e o combustível brasileiro acabou sendo favorecido por uma nova especificação.

Mas no primeiro semestre deste ano a exportação de “bunker” até caiu, em valor, enquanto as vendas avançavam em diversas outras frentes: petróleo bruto, carnes, máquinas e equipamentos, café, minério de ferro e produtos siderúrgicos.

“Não é possível identificar o percentual das vendas que são consumidas em Singapura”, diz Prazeres. “O país está estrategicamente posicionado, isso permite que o porto seja um centro de distribuição para a região, com mercadorias sendo descarregadas dos navios e reenviadas para outros destinos em toda a Ásia.”



Ela sublinha que o Mercosul e Singapura negociam no momento um acordo comercial. “Seria uma porta de entrada para ampliar a presença brasileira nessa região que apresenta grande dinamismo”, diz. “É fundamental que mais empresas brasileiras incluam a Ásia nos seus planos.”

Para o economista Marcos Troyjo, ex-secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia (2019-20), desenvolvimentos geopolíticos e econômicos como a ascensão do PIB per capita em países asiáticos de alta população, como a Indonésia, além da Índia e da própria China, “estão criando oportunidades enormes para o Brasil”.

“Com a Ásia assumindo cada vez mais o papel de epicentro da economia global, o comércio com o Brasil só tende a crescer”, afirma ele, também ex-presidente do Novo Banco de Desenvolvimento (Banco do Brics), de Xangai.

Troyjo sublinha que no último ano a proporção do PIB brasileiro ligada ao comércio externo passou de 35%. “O redirecionamento das cadeias globais de valor”, acrescenta, não só pelas mudanças geopolíticas mas por eventuais acordos comerciais e a aceleração de reformas, abre panorama “excelente”, como qualifica, para a economia brasileira.

Alerta, porém, que “essas grandes perspectivas podem ser colocadas em risco se acontecer uma combinação indesejável de estagnação de reformas e imediatismo de políticas visando os próximos ciclos eleitorais”.

Troyjo diz ainda que, “num contexto global em que a segurança alimentar e energética se tornou primordial, as lacunas de infraestrutura no Brasil deixaram de ser desafio doméstico” para se transformarem numa questão global.

Diante de Asean e da Ásia como um todo, o comércio com a Europa avança mais lentamente, como mostra o contraste nas exportações para Singapura e para a Alemanha, enfatizado por Troyjo.

Para Prazeres, “como a UE possui uma economia madura, não é esperado que a importação do bloco apresente grandes crescimentos, mas, apesar de menos dinâmico, o mercado segue sendo altamente significativo”.

Anota o salto na exportação de petróleo bruto brasileiro no ano passado, que pode ter sido influenciado pela guerra, e avalia que o acordo comercial Brasil-UE tornaria as vendas mais competitivas —além de favorecer investimentos e parcerias entre as regiões, o que estimularia os fluxos comerciais.

A economista Karin Costa Vazquez, do Centro para a China e a Globalização, de Pequim, e professora da O.P. Jindal Global University, na Índia, anota que “os mercados asiáticos estão em expansão”, daí o contraste com a Europa, e faz um alerta sobre problemas futuros, com ou sem o acordo Brasil-UE.

“O CBAM [sigla em inglês para mecanismo de controle de emissão de carbono na fronteira] pode ser um grande obstáculo para Brasil e UE”, diz, em referência à tarifa aprovada em maio pelo Parlamento Europeu e que entra em vigor em três anos.

Ela tem defendido que o novo governo brasileiro aproxime o Mercosul da Asean, sobretudo Indonésia e Vietnã, e de outros gigantes asiáticos como a Índia, ampliando as listas de produtos e o nível das preferências concedidas mutuamente (Folha, 23/7/23)

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/07/2023

MAPA REALIZA MISSÃO NA ÁSIA PARA PROMOÇÃO DA AGRICULTURA SUSTENTÁVEL

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (24 de julho de 2023)



No Japão, uma das prioridades é a discussão do protocolo sanitário que trata da gripe aviária

O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, e a comitiva do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), de parlamentares e empresários do agronegócio viajam nesta sexta-feira (21) para uma missão no continente asiático.

O primeiro destino é a Coreia do Sul. Na segunda-feira (24), o ministro Carlos Fávaro participa de reunião no Ministério da Agricultura, Alimentos e Assuntos Rurais (Mafra) e no Ministério da Segurança dos Alimentos e Medicamentos (MFDS) do país, em Seoul. No dia seguinte, ele se encontra com os representantes do Export-Import Bank of Korea. Ainda na Coreia do Sul, o ministro participa de um seminário empresarial.

Em seguida, a comitiva parte para o Japão. Na capital, Tóquio, uma das principais ações é o debate sobre o protocolo sanitário acerca da gripe aviária. Apesar do Brasil manter o status de livre da doença em aves comerciais, conforme preconiza a Organização Mundial de Saúde Animal (OMSA), o governo japonês decidiu suspender temporariamente as importações de carne de frango oriundos do Espírito Santo e Santa Catarina.

Lá, Fávaro também participa de seminário empresarial no dia 27 de julho e se reúne com empresas de diferentes setores.

Na sexta-feira (28), se reúne com o Ministério da Agricultura, Florestas e Pesca (MAFF) e Ministério da Saúde, Trabalho e Bem- Estar (MHLW).

Depois, a missão segue para Riad, na Arábia Saudita, onde o ministro Carlos Fávaro se encontra com o ministro do Meio Ambiente, Água e Agricultura. Ainda na Arábia Saudita, serão realizadas reuniões com fundos de investimentos.

Já no dia 31 de julho, a comitiva segue para Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos, também para uma série de reuniões com fundos de investimentos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/07/2023

PARA GUARUJÁ, NOVA LIGAÇÃO ENTRE PLANALTO E BAIXADA SANTISTA DEVE ATRAIR INVESTIMENTOS

Informações: Prefeitura de Guarujá (24 de julho de 2023)

O secretário municipal de Desenvolvimento Econômico e Portuário foi um dos palestrantes convidados do evento

Um novo acesso ligando o Planalto à Baixada Santista deve trazer reflexos positivos para economia de Guarujá, principalmente com relação à área portuária. É o que aposta a Prefeitura após participação no “Workshop: Debate sobre uma nova ligação do Planalto à Baixada Santista”, que ocorreu no último dia 19, no Instituto de Engenharia, em São Paulo.

A partir de um amplo debate, o encontro abordou as plataformas logísticas do Rodoanel Leste, que podem configurar um novo corredor entre a cidade de Suzano (zona leste da Grande São Paulo) e o Porto. O objetivo foi agregar soluções de alta tecnologia para a infraestrutura do século XXI.

O secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, foi um dos palestrantes convidados. “A expectativa de Guarujá é bastante positiva com essa proposta. Teremos um incremento de novos negócios em função da margem esquerda, resultando em um interesse muito grande nas áreas de Guarujá”, comentou, referindo-se às áreas retroportuárias.

O secretário explica que Guarujá deverá participar de novas reuniões. “Os municípios mais diretamente ligados a esse traçado deverão providenciar estudos visando definir as obras complementares do novo eixo”.

Também participaram do workshop, o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima; o presidente do Instituto de Engenharia, José Eduardo Jardim, além do diretor-presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini. O encontro reuniu engenheiros, estudantes, técnicos, especialistas, operadores portuários, transportadores, terminais portuários, associações de classe, sindicatos.

A realização é do Instituto de Engenharia, com apoio do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo (Crea-SP).

Projeto

Objeto de estudo do Instituto de Engenharia desde 2011, o novo acesso deve levar de 8 a 10 anos para ser concretizado. Trata-se de um tema de grande relevância referente à logística do Estado e de todo o País. O debate pontuou questões envolvendo a necessidade da nova ligação, contribuição, meio ambiente, engenharia de inovação, modelagens e fontes de investimentos.

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

Data: 24/07/2023

PORTOS DO ESTADO REGISTRAM AUMENTO NAS MOVIMENTAÇÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE



De janeiro a junho, mais de 20 milhões de toneladas de itens circularam pelos portos gaúchos - Foto: Ascom Portos RS

Os portos do Rio Grande do Sul registraram, no primeiro semestre do ano, variação positiva em diversos números referentes à movimentação de produtos. No período, foram mais de 20 milhões de toneladas de itens e mais de 1.800 embarcações recebidas.

O Porto do Rio Grande é o responsável pela maior parte das movimentações, com 19.097.639 toneladas. Na sequência, aparecem os portos de Pelotas e de Porto Alegre, com 638.976 toneladas e 375.697 toneladas, respectivamente. Os grãos sólidos lideram a lista de cargas, seguidos pelas cargas gerais e pelos grãos líquidos.

No período de janeiro a junho, passaram 1.513 navios pelo Porto do Rio Grande, 257 barcaças pelo de Pelotas e outras 66 pelo de Porto Alegre. Além dos três portos públicos, também estão incluídos nos dados as movimentações dos terminais de uso privado e arrendados, além dos estaleiros Rio Grande e EBR.

Entre as mercadorias com destaque de movimentações no Porto do Rio Grande estão a soja, com variação positiva de 118,05%; a ureia, com 42,94%; o fosfato, com 16,04%; o arroz, com 12,67%; o cloreto de potássio, com 9,83%; e o farelo de soja, com 6,74%. A movimentação de contêineres também variou positivamente (11,38%).

Porto de Pelotas registra operação envolvendo soja

Durante o mês de junho, o Porto de Pelotas realizou o embarque de 2.997 toneladas de soja, carregamento que ainda não havia sido registrado neste ano. Além disso, foram 98.258 toneladas de clínquer (cimento na fase bruta de fabricação) e 537.721 toneladas de toras de madeira para beneficiamento da celulose.

Fertilizantes seguem liderando a movimentação do Porto de Porto Alegre



O cais público da capital contabilizou, no primeiro semestre, 375.697 toneladas movimentadas. A maior parte é de insumos para a produção de fertilizantes, com 217.186 toneladas.

Na segunda posição está o trigo (53.003 toneladas); na terceira, a cevada (47.783 toneladas); e, na quarta, o sebo bovino (34.774 toneladas); seguidos pelo sal (22.732 toneladas) e pela carga geral (219 toneladas).

Texto: Ascom Portos RS

Edição: Felipe Borges/Secom

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

Data: 24/07/2023

BRADO INICIARÁ OPERAÇÃO DE TRENS DE CONTÊINERES NA FERROVIA NORTE-SUL

Informações: Revista Cultivar (24 de julho de 2023)

A conclusão das obras executadas pela Rumo na Ferrovia Norte-Sul irá alavancar um novo ciclo de desenvolvimento e oportunidades para os estados de Goiás, Tocantins e o Distrito Federal. Responsável por desenvolver soluções multimodais que combinam a movimentação de cargas pela ferrovia nas distâncias longas e pelas rodovias nos trechos curtos,

A Brado deve iniciar nas próximas semanas as operações com contêineres no trecho que conecta Goiás ao Porto de Santos. Diferente dos vagões tradicionais, os contêineres permitem diversificar o atendimento acomodando cargas diversas, desde produtos agropecuários até industrializados. Conforme a empresa, a conclusão das obras executadas pela Rumo na Ferrovia Norte-Sul “irá alavancar um novo ciclo de desenvolvimento e oportunidades para os estados de Goiás, Tocantins e o Distrito Federal”.

A partir do Porto Seco Centro-Oeste, em Anápolis, serão atendidos por ferrovia os mercados de exportação de algodão, mineração, siderurgia, e alimentos, incluindo açúcar, farelo de soja e grãos em contêineres, além de proteínas bovinas por meio das operações com contêineres reefer (refrigerado). Atualmente, estes mercados já movimentam cerca de 45 mil contêineres ao ano e mais de 65% têm como destino o Porto de Santos.

“Goiás e o Sul do Tocantins ganham mais eficiência logística e competitividade. A tendência é que essas regiões vejam a produtividade crescer em setores que hoje já são representativos para sua economia, como o agro e a indústria”, afirma Daniel Salcedo, diretor comercial da Brado Logística.

A competitividade surge como uma vantagem inegável trazida pela ferrovia. O diretor de operações do Grupo Porto Seco Centro-Oeste, Everaldo Fiatkoski, destaca que a nova ferrovia garante mais capacidade de movimentação de cargas hoje transportadas, exclusivamente, pelo modal rodoviário. “O novo Terminal de Contêineres do Porto Seco é resultado da expertise adquirida nos últimos 20 anos, ampliando a capacidade logística, reduzindo os custos operacionais e, como consequência, atraindo novos interessados para o modal ferroviário”, afirma Fiatkoski.

Além disso, o poder de escolha conferido pela Ferrovia Norte-Sul proporciona ganhos em termos de segurança e eficiência. A carga transportada por via férrea está sujeita a menores riscos de acidentes e roubos em comparação com o transporte rodoviário, o que traz uma tranquilidade adicional para as empresas que utilizam essa modalidade. A eficiência também é ampliada, uma vez que a ferrovia permite o transporte de grandes volumes de carga de uma só vez, otimizando a logística de distribuição.

Importação garante fluxo completo

A nova rota de operação da Brado a partir de Santos conectada à Ferrovia Norte-Sul captará os mercados de importação de insumos que abastecem as indústrias e o agronegócio do estado goiano, além dos bens de consumo que passam a ser distribuídos para as populações de Goiás, Distrito Federal e sul do Tocantins. Entre as importações destacam-se os segmentos de agroquímicos,

peças de máquinas, equipamentos e plásticos. Estes mercados movimentam mais de 16,5 mil contêineres ao ano.

A solução representa uma quebra de paradigma na logística brasileira. “O fluxo habitual é desequilibrado: os ativos rodoviários e ferroviários vão até os portos cheios e retornam para o interior com grande ociosidade. As operações de importação vão movimentar o chamado fluxo de retorno, com destino ao interior do País, com os trens circulando praticamente cheios nos dois sentidos”, conta Salcedo. Além de uma logística mais eficiente, a chamada rota de retorno garante mais sustentabilidade ao transporte de cargas.

Rota sustentável

A multimodalidade da Brado oferece uma série de vantagens ao combinar trens e caminhões para o transporte. Um dos mais expressivos é a sustentabilidade. A empresa oferece aos clientes uma calculadora de emissões de gás carbônico (CO2): o Green Log. Na ferramenta online, é possível calcular as emissões evitadas em relação ao transporte estritamente rodoviário.

Em 2022, todos os clientes da Brado deixaram de emitir mais de 282 mil toneladas de CO2. “Para essa nova rota de Goiás, projetamos uma emissão evitada de 160 mil toneladas de CO2 nos próximos 5 anos. Isso equivale à emissão de mais de 34,5 mil veículos. Seriam necessárias 1,1 milhão de árvores para absorver integralmente esse volume”, diz Daniel Salcedo.

Outro valor da operação Brado é a segurança nas estradas, ao reduzir as distâncias percorridas pelos caminhões. Para os caminhoneiros, há ganho de qualidade de vida, já que percorrem trechos mais curtos e têm apoio nos terminais. As cargas ganham segurança na solução com o trecho ferroviário, com redução de perdas no transporte, de furtos e roubos e em acidentes.

O transporte multimodal também agrega valores de regularidade, eficiência operacional e competitividade, especialmente em casos de longas distâncias. De Anápolis ao Porto de Santos são mais de 1,5 mil km.

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

Data: 24/07/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GNLINK E MIGRATIO FORMAM PARCERIA PARA PROJETOS DE BIOMETANO

Empresas fecham acordo de cooperação para estruturação de projetos até 2025

Por epbr 24 de julho de 2023 Em Empresas, Mercado de gás



Usina de biometano GNR Fortaleza, da Ecometano e Marquise (Foto: Divulgação)

RIO — A GNLink, empresa do Grupo Lorinvest que atua em distribuição de gás natural liquefeito (GNL) e comprimido (GNC), e a comercializadora paulista Migratio anunciaram um acordo de cooperação para viabilizar projetos de produção de biometano até 2025.

As duas companhias vão desenvolver, conjuntamente,

operações verticalizadas no mercado – o que inclui desde a identificação de oportunidades para a captação de biogás nos segmentos agroindustriais ou em aterros sanitários até a produção do biometano em si, para comercialização na forma de GNL ou GNC.

A GNLink entra, no negócio, com sua expertise em distribuição de gás liquefeito e comprimido, enquanto a Migratio com sua rede de clientes e experiência na originação do biogás.

O Grupo Migratio oferece serviços de comercialização, inteligência e soluções, com foco no mercado livre – além de atuar na estruturação e desenvolvimento de projetos para a geração de energia e amônia verde.

Todo sábado, uma cobertura especial do mercado de gás natural, do suprimento ao consumo

Migratio e GNLink também miram oportunidades no mercado de gás natural.

As duas companhias, de forma independente, possuem acordos com a Nimofast, para aquisição de gás importado a partir de 2025.

A GNLink assumiu um compromisso para compra de 2 milhões de m³/dia a partir do terminal paranaense, enquanto a Migratio mais 1 milhão de m³/dia de gás natural.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/07/2023

G20 RECONHECE IMPORTÂNCIA DAS FONTES FÓSSEIS

Estratégias de transição devem levar em conta segurança e aspectos locais, diz comunicado final de encontro ministerial

Por epbr 24 de julho de 2023 Em Comece seu Dia, Petróleo e gás, Transição energética



Terminal de Derivados de Alemoa, Porto de Santos, Petrobras

G20. O comunicado final da reunião de ministros de energia do G20 menciona os combustíveis fósseis em apenas um trecho, para destacar que as fontes continuarão “a desempenhar um papel significativo no mix energético mundial”.

— O grupo enfatizou a necessidade de garantir segurança e acesso à energia e cita, em diversos pontos, o reconhecimento de realidades locais.

– “Alguns membros sublinharam a importância de envidar esforços no sentido de reduzir gradualmente os combustíveis fósseis não neutralizados, de acordo com as diferentes circunstâncias nacionais, enquanto outros tinham opiniões diferentes sobre a questão de as tecnologias de redução e remoção resolverem essas preocupações”, diz o documento.

Novas tecnologias. O comunicado (veja a íntegra, .pdf) cita tecnologias captura de carbono, inclusive pela rota da bioenergia (BECCS) e a necessidade de manter as rotas de desenvolvimento abertas, explicitamente no caso do hidrogênio de baixo carbono.

— “Alguns países do Oriente Médio sentiram que as preocupações com emissões poderiam ser abordadas por tecnologias como captura, uso e sequestro de carbono ou outras tecnologias de redução. Ambos os caminhos são bons”, segundo o ministro energia da Índia, Raj Kumar Singh (Bloomberg, em O Globo).



SAF. Brasil e EUA vão cooperar em áreas de energia limpa, como hidrogênio de baixo carbono e combustíveis sustentáveis de aviação (SAF, em inglês). O acordo também envolve energia nuclear – cooperação e novos esforços na regulamentação do setor. (epbr).

Comércio global de hidrogênio. A Honeywell está lançando no mercado tecnologias para permitir o transporte de hidrogênio na forma líquida. “Você transporta como se fosse gasolina e diesel”, diz José Fernandes, presidente da Honeywell Performance, Materiais e Tecnologias para a América Latina. Mais detalhes

Na gas week: dona de acordo com Compass para aquisição de cinco concessionárias de gás no Nordeste, Infra Gás desponta como o mais novo agente do mercado de distribuição.

A empresa tem histórico de atuações em diferentes elos do setor de infraestrutura e quer entrar no gás como investimento de longo prazo: Infra Gás: conheça a empresa que quer comprar as distribuidoras do Nordeste.

A Equinor assinou um acordo para comprar a Rio Energy e, com isso, vai entrar no mercado de geração de energia eólica em terra. Operadora de projetos de óleo e gás no Brasil, a Equinor também avalia investimentos em eólica offshore (epbr).

A Pan American Energy (PAE) vai investir R\$ 3 bilhões na construção de um complexo eólico na Bahia, que deve contar com R\$ 900 milhões do BNDES e R\$ 300 milhões do Banco do Nordeste. A companhia é controlada pela Bidas Corporation e BP. De origem argentina, atua em diversos países da América Latina (Valor)

Minerais críticos. Um grupo de 37 instituições financeiras, representando mais de 3,3 trilhões de euros em ativos combinados, divulgou uma declaração conjunta esta semana pedindo aos governos que protejam o oceano e não prossigam com a mineração do fundo do mar. Mais em Mineração no fundo do mar? Entenda o que está em discussão.

Patentes. A Petrobras anunciou a oferta de 214 patentes para licenciamento por fornecedores. As tecnologias são das áreas de Exploração e Produção, Desenvolvimento da Produção, Refino e Sustentabilidade. Veja como funciona

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

INCENTIVO PARA A INDÚSTRIA NA RENOVAÇÃO DE MAQUINÁRIO PODE CHEGAR A R\$ 15 BILHÕES, DIZ HADDAD

Governo vai considerar a chamada “depreciação acelerada” nas plantas industriais

Por Renan Monteiro — Brasília

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que o governo está avaliando um montante de até R\$ 15 bilhões de incentivo às empresas do setor industrial, especificamente para a renovação e modernização de máquinas e equipamentos. Para isso, o governo está considerando a chamada “depreciação acelerada” nas plantas industriais.

Na prática, a partir de 2024, será permitido que as empresas contabilizem de forma mais rápida - na base de imposto - o desgaste do maquinário. Quando a depreciação é considerada na base do tributo, geralmente há créditos tributários.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad e o vice-presidente Geraldo Alckmin anunciam medidas para baratear carros populares, caminhões e ônibus Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro participou de reunião nesta manhã com o vice-presidente, Geraldo Alckmin, para discutir o orçamento do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), que é comandado pelo vice.

Haddad diz que o alcance da depreciação pode ser “muito diferente” em relação aos setores e o ponto de partida para definir o valor total do incentivo à Indústria está dependendo do Congresso.

— Pode variar muito. O pacote geral pode chegar a R\$ 15 bilhões, mas ele pode sair de R\$ 3 bilhões, pode sair de R\$ 5 bilhões, pode sair de R\$ 9 bilhões. Vai depender muito do espaço que o Congresso nos permitir, em função das leis que vão ser encaminhadas, então nós vamos calibrar a luz dessa definição que cabe ao Parlamento — disse, em conversa com jornalistas.

Ou seja, com esse incentivo terá impacto fiscal, o valor total pode ser maior ou menor - a depender da aprovação das medidas que visam aumento da arrecadação.

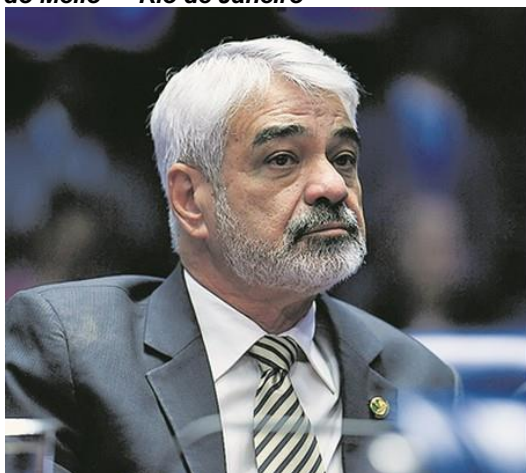
— Em agosto nós temos que mandar tudo para o Congresso (medidas de ajuste fiscal). Não podemos adiar. Eu já disse e repito: reforma do imposto de renda é uma coisa para depois da PEC (da Reforma Tributária focado no Consumo), mas as medidas necessárias para entregar o orçamento equilibrado para 2024 tem que ir com a peça orçamentária por lei — afirmou o ministro.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/07/2023

PT SE DIVIDE EM RELAÇÃO A ISENÇÃO FISCAL NA REFORMA TRIBUTÁRIA E IRRITA PRESIDENTE

Sem apoio integral de petistas do Sul e Sudeste, benefício ao setor automotivo do Norte e Nordeste foi retirado por um voto

Por Bernardo Mello — Rio de Janeiro



Humberto Costa (esq.): talvez os deputados “quissem ficar bem” com governadores. Para Zarattini, isenções vão na contramão do “espírito” da reforma — Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado e Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

Com apoio de parlamentares do PT, a retirada de benefícios fiscais para a indústria automotiva nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, no âmbito da Reforma Tributária, gerou fogo amigo no

partido e irritou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). As isenções foram um pedido do próprio Lula e atenderiam especialmente o parque industrial de estados como Bahia e Pernambuco, mas caíram na reta final da análise do texto na Câmara, por um voto. Dos 68 deputados petistas, 17 foram contra o benefício ou se ausentaram, contribuindo para a derrota.

Segundo um interlocutor da cúpula do PT, Lula externou sua insatisfação ao líder do partido na Câmara, Zeca Dirceu (PT-PR), por ter liberado a bancada na votação deste item. O próprio Zeca foi um dos cinco deputados que não depositaram voto. No Paraná, a também deputada Gleisi Hoffmann, presidente nacional do PT, que rivaliza com o colega nas articulações para concorrer à prefeitura de Curitiba e a uma futura vaga ao Senado, votou a favor das isenções.

O benefício à indústria automotiva foi alvo de um destaque supressivo do PL. Eram necessários 308 votos na Câmara para manter a versão original do relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), que previa as isenções, mas houve 307.

Lideranças do PT no Nordeste reclamam que os votos contrários no partido vieram principalmente de parlamentares do Rio, de São Paulo e do Rio Grande do Sul, estados que têm parques automotivos. Nos três casos, assim como no Paraná, os governadores fazem oposição a Lula, mas têm diálogo com parlamentares petistas. Nesses estados, mais da metade da bancada do PT ajudou a derrubar

as isenções para outras regiões; considerando todos os partidos, apenas dois em cada dez deputados apoiaram o benefício.

Como votou o partido

Isenção para indústria automotiva do Norte, Nordeste e Centro-Oeste

Partido dos Trabalhadores (PT) **51 Sim 17 Não e ausentes**



BANCADAS DIVIDIDAS

Rio Grande do Sul

1 Sim 5 Não e ausentes



Rio de Janeiro

2 Sim 3 Não e ausentes



São Paulo

6 Sim 4 Não e ausentes



Paraná

3 Sim 2 Não e ausentes



— Talvez os deputados desses estados quisessem ficar bem com seus governadores. O PT teve um número grande de deputados que se ausentaram e votaram contra, mas isto será tratado em um segundo momento — afirmou o senador Humberto Costa (PT-PE).

Veja como se dividiram os votos do PT na análise do tema — Foto: Editoria de Arte

Articulação no nordeste

Aliado do governador da Bahia, o petista Jerônimo Rodrigues, e membro da federação partidária capitaneada pelo PT, o deputado federal Bacelar (PV-BA) afirmou que colegas do Sul e do Sudeste tomaram o lado de montadoras de veículos nos seus estados.

— Lula não ficou satisfeito e fez censuras a deputados da nossa base que votaram contra o Nordeste— disse Bacelar.

O líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), já articula com a bancada da Bahia e de outros estados do Nordeste para incluir novamente as isenções fiscais na reforma, com validade até 2032. Em caso de modificações da reforma no Senado, o texto volta para a Câmara. A aposta de petistas é que o senador Eduardo Braga (MDB-AM), relator do texto no Senado, estará aberto à inclusão, já que o Amazonas também é beneficiado pela medida.

O tema é caro à bancada baiana por conta do esforço, com aval de Lula, para atrair ao estado a montadora chinesa BYD, que produz carros elétricos. A empresa negocia a compra da antiga fábrica da Ford em Camaçari (BA), desativada em 2021.

— Tenho o compromisso do relator e do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, de que vão recolocar os incentivos, até porque não é só a BYD — declarou Wagner.

Como o peso de cada estado é igual no Senado — diferentemente da Câmara, onde as bancadas estaduais seguem a proporção populacional —, até mesmo parlamentares contrários ao benefício reconhecem que os colegas do Norte e do Nordeste tendem a formar maioria.

Há críticas dentro do PT, no entanto, à mensagem sinalizada pelas isenções.

— Não acho que isso vá se transformar numa guerra interna, nem demandará muito esforço do governo para passar. Só que o texto é ruim, porque vai na contramão do espírito da reforma, de acabar com essa guerra fiscal entre os estados — avaliou o deputado Carlos Zarattini (PT-SP).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2023

GALEÃO: UNITED AIRLINES INAUGURA CENTRO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES APÓS INVESTIR R\$ 100 MILHÕES

Companhia aérea americana assumiu instalações usadas originalmente pela Varig e operadas pela TAP, entre 2005 e 2022; 450 funcionários já trabalham no local

Por Vinicius Neder — Rio



Investimentos na modernização e adaptação do hangar somaram R\$ 100 milhões — Foto: Vinicius Neder/Agência O Globo

A companhia aérea americana United Airlines inaugurou neste mês seu centro de manutenção de aeronaves no Aeroporto Internacional do Galeão. Os investimentos na modernização e adaptação do hangar, inaugurado pela Varig em 1976 e operado pela portuguesa TAP de 2005 a 2022, somaram R\$

100 milhões, informou a RIOgaleão, concessionária que opera o aeroporto.

Segundo a empresa, a expectativa é que o centro de manutenção gere em torno de 1 mil empregos, acima dos 600 que chegou a empregar mais recentemente, no auge da operação da TAP. Atualmente, são 450 funcionários, informou a United ao GLOBO.

De acordo com Leandro Dantas, diretor Comercial da RIOgaleão, novos investimentos estão para ser anunciados no “desenvolvimento imobiliário”, como é chamada a cessão de áreas do entorno do terminal para outras atividades econômicas, como shopping centers, hotéis, instituições de ensino, manutenção de aeronaves, galpões logísticos e aviação executiva.

'Aerotrópole'

No total, o Galeão tem 1,7 milhão de metros quadrados, dos quais 800 mil podem ser destinados a essas atividades. Segundo Dantas, embora a cessão desses espaços responda por cerca de 5% do faturamento total da concessionária, esse conjunto de serviços é estratégico e responde por boa parte dos impactos positivos de um terminal aéreo na economia local.



— O projeto de “aerotrópole” é importante para qualquer aeroporto. Os aeroportos internacionais que têm áreas disponíveis têm a maior capacidade de realização disso, porque têm atividades diferentes — afirmou Dantas.

Leandro Dantas, diretor Comercial do RIOgaleão, no centro de manutenção assumido pela United Airlines — Foto: Lucas Tavares/Agência O Globo

Hub de manutenção

A RIOgaleão divide os negócios de desenvolvimento imobiliário em quatro segmentos. Um deles é o hub de manutenção de aeronaves. Ao lado do hangar assumido pela United Airlines já está uma oficina da GE Celma, da multinacional americana, especializada na manutenção de motores.

Segundo Dantas, o centro da United Airlines, que ocupa uma área total de 60 mil metros quadrados, funciona como âncora desse hub.

A unidade tem capacidade de atender, ao mesmo tempo, três jatos de grande porte, informou a United Airlines. “Nosso novo hangar no Rio e a equipe de técnicos da United permitem que a companhia realize serviços completos de manutenção em aeronaves widebody (de fuselagem larga)”, disse a empresa, em nota.

A chinesa Drayton, especializada na manutenção de trens de pouso, também se instalará no hub, informou Dantas. O investimento será de R\$ 6 milhões, numa área de 7 mil metros quadrados, com a contratação de 300 funcionários e início de operação até o fim do ano.

Outras duas empresas de componentes, especializadas na manutenção de equipamentos eletrônicos, bússolas e assentos, estão em negociação com a RIOgaleão, para fazer investimentos do mesmo porte.

A concessionária negocia ainda a instalação de um centro equivalente ao da United. Uma unidade nova exigiria investimento de R\$ 500 milhões, disse Dantas, mas será possível investir em torno de R\$ 350 milhões – boa parte do aporte se dá na preparação do solo, para suportar o peso dos aviões, na década de 1980, quando a Varig planejava uma oficina ainda maior. Uma concorrência privada deverá ser lançada no primeiro trimestre de 2024.



Galpões de armazenagem

Um segundo segmento do desenvolvimento imobiliário é a armazenagem. O Galeão tem 400 mil metros quadrados para isso. O foco é a logística de cargas, que chegam de avião ou que aguardam distribuição final.

Expectativa é que o centro de manutenção gere em torno de 1 mil empregos. Atualmente, são 450 funcionários — Foto: Vinícius Neder

Em agosto, será inaugurado um armazém de 30 mil metros quadrados, da Hire Capital, empresa de investimentos imobiliários. Um galpão de 20 mil metros quadrados, operado pela própria RIOgaleão, será reinaugurado em junho de 2024 – está em obras de recuperação após um incêndio.

Varejo e educação

O terceiro segmento é o varejo. São negócios voltados para a população do entorno ou para atender passageiros, mas fora do terminal – é o caso dos hotéis. O Galeão já tem um hotel dentro do terminal de passageiros e uma unidade da marca Linx no entorno. Segundo Dantas, a ideia é ter mais uma unidade, de bandeira internacional, no entorno.

Também fazem parte desse segmento o shopping Aldeia Bay Mall, que será inaugurado totalmente em outubro, com foco em restaurantes. Ao lado, já existe um campus da Universidade Estácio de Sá, que atende 3 mil alunos presencialmente.

Segundo o diretor da RIOgaleão, em outro terreno próximo, será instalado mais um negócio de educação, voltada para ensino fundamental e técnico. A inauguração está prevista para 2025. O plano de negócios inclui ainda a possibilidade de atrair uma unidade hospitalar.

O quarto e último segmento do desenvolvimento imobiliário são as instalações de aviação executiva, para jatinhos particulares ou de táxi aéreo. O Galeão já tem uma unidade da Líder e a AeroRio. São dois hangares de 10 mil metros quadrados cada. Conforme Dantas, a concessionária negocia com mais duas empresas para instalar um terceiro hangar.

'Classe mundial'

De acordo com Cláudio Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria, especializada em infraestrutura, aeroportos de “classe mundial”, como o Galeão, se sustentem num processo de “mútuo reforço”, em que o movimento de passageiros e cargas impulsiona as atividades de desenvolvimento imobiliário e vice-versa.

– A economia do Rio, à medida que cresce e ganha complexidade, atrai mais passageiros. E, inversamente, a medida que o aeroporto se torna um polo não só logístico, mas de indústria e serviços, atrai mais gente – afirmou Frischtak.

Concessionária quer continuar, com contrato revisto

Controlada pela Changi, de Cingapura, a RIOgaleão opera o terminal internacional do Rio desde 2014. Por causa da frustração da demanda inicialmente estimada, a empresa decidiu devolver a concessão à União, em fevereiro de 2022. Um ano depois, em fevereiro passado, voltou atrás e informou ao governo federal que quer continuar à frente da operação, desde que haja reequilíbrio no contrato.

Conforme Dantas, a RIOgaleão mantém o interesse de continuar na operação, mas aguarda uma manifestação do Tribunal de Contas da União (TCU). “Em caso favorável à possibilidade de cancelamento do processo de relicitação (que ocorreria no caso da devolução), reafirmamos o nosso interesse em buscar uma solução conjunta com o Governo Federal que permita ao RIOgaleão manter a operação aeroportuária”, diz uma nota enviada pela concessionária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

25 'PAULADAS' DE LULA QUE MOSTRAM QUE 'O AMOR (NÃO) VENCEU O ÓDIO'

Apesar da narrativa em defesa da paz mundial e da pacificação do País, presidente repagina o velho 'nós contra eles', volta a tratar adversários como inimigos e estimula o mal que diz combater

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por José Fucs



Lula levanta-se contra os “fascistas”, mas muitas vezes é difícil distinguir o que diz e faz das atitudes de quem ele critica com truculência Foto: WILTON JUNIOR

Em seu discurso de posse, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deu o recado: “Ao ódio responderemos com amor”, afirmou, para deleite da massa que lotava a Praça dos Três Poderes, em Brasília. Mas, decorridos apenas sete meses desde que voltou ao Palácio do Planalto, embalado pela “frente ampla” que apoiou sua candidatura “pela democracia”, o que se observa é um Lula que parece sempre pronto a disparar seus

petardos contra todos os que se colocaram ou se colocam em seu caminho.

Apesar de insistir na narrativa de que “o amor venceu”, ao dizer que “é preciso acabar com esse clima de ódio que foi criado no mundo e no Brasil”, que “não somos galos de briga” e que “temos de



jogar o ódio a lata de lixo e colocar o coração pra bater”, ele é o primeiro a partir para o confronto. Pontifica contra o ódio, mas não perde uma oportunidade de fomentá-lo. Levanta-se contra os “fascistas”, um “bonde” no qual cabe qualquer um que não reze por sua cartilha, mas muitas vezes é difícil distinguir o que diz e faz das atitudes de quem ele critica com truculência.

Em vez de se empenhar para abrandar a polarização do País, Lula resgatou o velho “nós contra eles” e voltou a tratar adversários como inimigos a serem “extirpados” da face da Terra, repetindo uma estratégia que acabou por contribuir, em boa medida, para turbinar a resistência aguerrida que apeou o PT do poder, primeiro com o impeachment de Dilma e depois tendo à frente o ex-presidente Jair Bolsonaro. Com frequência, Lula recorre a xingamentos como “canalha”, “vagabundo” e “titica” para se referir a seus oponentes e – como Bolsonaro – usa suas lives para defenestrá-los, embora tenha prometido na campanha seguir outra trilha.

“Gabinete do ódio”

Até o tal “gabinete do ódio”, que funcionava no Planalto no governo Bolsonaro, inspirado na máquina de perseguição e destruição de reputações criada pelo próprio PT quando estava no poder, foi repaginado agora pela turma que cuida do site lula.com.br, com o objetivo de disparar ataques contra adversários e alimentar narrativas favoráveis a Lula e a seus aliados nas redes sociais.

Lá fora, apesar do discurso em defesa da paz mundial e da democracia, ele tem criado arestas com os países desenvolvidos, ao “passar pano” para a Rússia e seu presidente Vladimir Putin, criticar o presidente ucraniano Volodymyr Zelensky e defender “ditaduras amigas” como as da Venezuela, da Nicarágua e de Cuba, como fazia em seus primeiros mandatos.

Além de Bolsonaro e Zelensky, figuram entre os alvos preferidos de sua ira o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, o senador e ex-juiz Sergio Moro, a elite e os ricos do País, os empresários e o agronegócio. Confira a seguir 25 “pauladas” desferidas por Lula desde sua posse, que mostram que o amor não venceu o ódio, ao contrário do que diz a narrativa que ele propaga.

Sobre hostilidades ao ministro Alexandre de Moraes, do STF, em Roma

1. “Vocês têm que estar preparados, porque nós derrotamos o Bolsonaro, mas não derrotamos os bolsonaristas ainda. Os malucos estão na rua, ofendendo pessoas, xingando pessoas como aconteceu esses dias com Alexandre de Moraes, no aeroporto de Roma, que um canalha não só ofendeu ele, como bateu no filho dele” (23/7).

2. “Nós precisamos punir severamente pessoas que ainda transmitem ódio. Um cidadão desse é um animal selvagem, não é um ser humano. Essa gente que renasceu no neofascismo colocado em prática no Brasil tem que ser extirpada, e nós vamos ser muito duros com essa gente, para eles aprenderem a ser civilizados” (19/7).

Sobre os acontecimentos de 8/1

3. “O que aconteceu no Palácio do Planalto, no Congresso Nacional e no STF foi uma revolta dos ricos que perderam as eleições” (6/2).

Sobre o ex-presidente Jair Bolsonaro

4. “Quando maioria da população deixa de gostar da política, surge uma titica como o Bolsonaro” (4/7).

5. “Já está provado que eles (os fascistas) tentaram dar um golpe coordenado pelo ex-presidente, que agora tenta negar. Mas quando ele perdeu as eleições ficou trancado dentro de casa para ficar preparando o golpe” (19/6).

6. “Não sei se vocês têm dimensão, mas entre desoneração, isenção e distribuição de dinheiro, foram gastos R\$ 300 bilhões para que o gângster que estivesse lá continuasse governando este país” (17/6).



7. "Eu vou trabalhar 24 horas por dia, vou viajar mais, porque este país não merece um vagabundo que não vai ao Palácio do Planalto para governá-lo. Esse país merece alguém que trabalha e que não minta" (17/6).

8. "Digo sempre que, se juntar todos os presidentes desde a proclamação até essas eleições, a soma de todas as candidaturas juntas não gastou o que esse cidadão gastou na perspectiva de perpetuar o fascismo neste país" (10/4).

Sobre o impeachment de Dilma

9. "Vocês sabem que depois de um momento auspicioso no Brasil, quando governamos de 2003 a 2016, houve um golpe de Estado. Se derrubou a companheira Dilma Rousseff com um impeachment, a primeira mulher eleita presidenta da República do Brasil" (24/1).

10. "Quase tudo que fizemos de benefício social no país, em 13 anos de governo, foi destruído em seis anos. Ou melhor, em sete anos. Três do golpista Michel Temer e quatro do governo Bolsonaro" (25/1).

Sobre Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central

11. "O presidente do Banco Central só tem que entender que ele não é dono do Brasil" (13/7).

12. "Você tem um cidadão no Banco Central que me parece que não entende nada do país, não entende nada de povo, não tem sentimento com o sofrimento do povo e mantém essa taxa de juros pra atender os interesses de quem?" (29/6).

13. "Esse cidadão no Banco Central que ninguém sabe quem botou ele lá" (27/6). 14. "Eu acho que esse cidadão joga contra a economia brasileira. Não existe explicação aceitável do porquê a taxa de juros estar em 13,75%" (22/6).

14. "Ele não tem nenhum compromisso comigo. Ele tem compromisso com quem? Com o Brasil? Não tem. Ele tem compromisso com o outro governo, que o indicou. Isso é importante ficar claro. Ele tem compromisso com aqueles que gostam de taxa de juros alta" (6/5).

Sobre o senador juiz Sergio Moro, em relação à investigação da Polícia Federal envolvendo um plano do PCC para matar autoridades

15. "Eu não vou falar, porque eu acho que é mais uma armação do Moro. (...) É visível que é uma armação do Moro. Mas eu vou pesquisar, eu vou descobrir o que aconteceu" (23/3).

Sobre a elite brasileira

16. "A única razão (pela qual) eu voltei a me candidatar a presidente da República foi para provar, outra vez, à elite atrasada brasileira, que um torneiro mecânico é capaz de fazer o que eles não conseguiram fazer em tantos anos nesse país" (6/6).

Sobre os empresários

17. "O empresário não ganha muito dinheiro porque ele trabalhou. Ele ganha muito dinheiro porque os trabalhadores dele trabalharam"

Sobre os produtores rurais e o agronegócio

18. Ele (Carlos Fávaro, ministro da Agricultura) não é pequeno produtor, é grande produtor, meu ministro. Tem a famosa feira de agricultura em Ribeirão Preto (Agrishow) que alguns fascistas, alguns negacionistas não quiseram sua presença. Desconvidaram meu ministro" (11/5).

19. "Eu quero dizer que venho aqui nessa feira (Bahia Farm Show) só para fazer inveja aos maus-caracteres de São Paulo, que não deixaram meu ministro (Carlos Fávaro, da Agricultura) participar (da Agrishow, em Ribeirão Preto)" (11/5).

Sobre o mercado financeiro

20. “Com todo respeito que posso ter ao chamado mercado financeiro, esse povo nunca gostou do PT, nunca votou no PT, nunca gostou do (ministro da Fazenda Fernando) Haddad. O Haddad Não foi indicado para atender aos interesses da Faria Lima. Os interesses da Faria Lima são outros” (13/7).

Sobre a Venezuela e seu presidente, Nicolás Maduro

21. “Companheiro Maduro, você sabe a narrativa que se construiu contra a Venezuela, de antidemocracia e do autoritarismo. (...) Se eu quiser vencer uma batalha, eu preciso construir uma narrativa para destruir o meu potencial inimigo (29/5).

Sobre Zelensky e a guerra na Ucrânia

22. “O (Volodymyr) Zelensky (presidente da Ucrânia) não pode querer tudo. Talvez se discuta a Crimeia (região da Ucrânia ocupada pela Rússia em 2014). A Otan (também) não vai poder se estabelecer na fronteira (com a Rússia)” (6/4).

Sobre investimentos dos EUA e da União Europeia

23. “Se os Estados Unidos não querem fazer investimento, tem gente que quer. Se a Europa não quer fazer investimento, tem gente que quer” (19/7).

Sobre a Revolução Industrial e o meio ambiente

24. “Na verdade, quem poluiu o planeta nestes últimos 200 anos foram aqueles que fizeram a Revolução Industrial e, por isso, têm que pagar a dívida histórica que têm com o planeta Terra. Não foi o povo africano que poluiu o mundo. Não foi o povo latino-americano que poluiu o mundo” (22/6).

Sobre o presidente do Chile, Gabriel Boric, que criticou líderes latino-americanos por não adotar posição mais crítica com a Rússia na reunião de cúpula com a União Europeia

25. “Eu não tenho por que concordar com o Boric, é uma visão dele. Eu acho que a reunião foi extraordinária. Possivelmente, a falta de costume de participar dessas reuniões faz com que um jovem seja mais sequioso, mais apressado, mas as coisas não são assim. (...) Ele tem um pouco mais de ansiedade que os outros” (19/7).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2023

HADDAD DIZ QUE INCENTIVO PARA INDÚSTRIA RENOVAR MAQUINÁRIO EM 2024 PODE CHEGAR ATÉ R\$ 15 BI

Ministro da Fazenda afirmou que o orçamento para a chamada depreciação acelerada pode variar de R\$ 3 bilhões a R\$ 15 bilhões no ano que vem

Por Caio Spechoto



Haddad diz que incentivo para indústria renovar maquinário em 2024 pode chegar até R\$ 15 bi Foto: Daniel Teixeira/Estadão

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que o orçamento para a chamada depreciação acelerada, um incentivo para a indústria renovar maquinário, pode variar de R\$ 3 bilhões a R\$ 15 bilhões no ano que vem, a depender do alcance da medida e do que o Congresso aprovar.

“Hoje, reafirmamos o compromisso com a tese da depreciação acelerada já para 2024. Mas ainda vamos definir o alcance dela, que pode variar em relação aos setores que vai abranger, em relação ao encurtamento do prazo”, disse o ministro.

“O pacote geral pode chegar a R\$ 15 bilhões, mas ele pode sair de R\$ 3 bilhões, de R\$ 5 bilhões, de R\$ 9 bilhões... vai depender muito do espaço que o Congresso nos permitir em função das leis que nos são encaminhadas”, afirmou.

Ele deu as declarações a jornalistas ao lado do vice-presidente e ministro da Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin, depois de reunião no Palácio do Planalto. No início da fala a jornalistas, Alckmin disse que a conversa com Haddad havia sido sobre a produtividade da indústria.

O ministro também voltou a afirmar que a reforma do imposto de renda é assunto para depois de concluída a proposta de emenda à Constituição que muda a tributação sobre o consumo, que hoje tramita no Senado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2023

SE O BRASIL QUISE UM IVA MENOR, SERIA MAIS PRODUTIVO FAZER UMA UNIÃO PELA REFORMA ADMINISTRATIVA

Sabemos que não é possível gastar menos com saúde e educação, mas o governo pode – e deve – gastar menos com a máquina pública

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por Henrique Meirelles

As preocupações para a próxima etapa da reforma tributária, no Senado, estão concentradas na extensa lista de exceções e na alíquota que terá o IVA, que unirá impostos federais e estaduais. Estudo do Ipea aponta que a alíquota poderia chegar a 28%, a mais alta do mundo. O fato é que, quanto mais exceções, maior terá de ser a alíquota para manter a arrecadação no nível atual. É importante chamar a atenção para o fato de que, se o Brasil quiser um IVA menor, em vez de cada um buscar um regime especial para o seu setor, seria mais produtivo fazer uma união por outra reforma, a administrativa.

Como falei na coluna anterior, com o fim da complexidade tributária, alguns setores vão pagar mais impostos. Entendo que ninguém queira pagar mais. É normal a corrida que está acontecendo, faz parte da defesa natural de interesses que empresários procurem o governo em busca de benefícios. O problema é que buscar um tratamento especial pode ajudar um setor, mas não resolve o problema de todos.



O fato é que o governo cobra impostos para bancar seus gastos; para cobrar menos impostos e arrecadar menos, o governo precisaria reduzir seus gastos. Portanto, se todos querem um IVA mais baixo, com tratamento igual para todos, sem benefícios em prol de um setor em detrimento do outro, é o momento de realizar uma reforma administrativa.

Deputados comemoram aprovação em primeiro turno da reforma tributária Foto: Lula Marques/ Agência Brasil

Sabemos que não é possível gastar menos com saúde, educação, previdência e alguns outros setores fundamentais. Mas o governo pode – e deve – gastar menos com a máquina pública. Uma reforma administrativa bem-feita proporcionaria redução no custeio dessa máquina. É possível fazer isso com o fechamento de empresas estatais que já perderam a finalidade, a privatização de outras, a reestruturação de carreiras do serviço público, o fim de penduricalhos em salários etc.

Falo isso com conhecimento de causa, das dificuldades de mexer com interesses do serviço público e de empresas estatais. Fizemos uma reforma administrativa na minha gestão na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo e geramos um superávit de mais de R\$ 50 bilhões.

Assim como a reforma tributária, a administrativa é difícil de fazer por envolver múltiplos interesses. Mas vimos há duas semanas que, quando Congresso, governo e setor produtivo querem, é possível realizar. Até agora, governo e Congresso têm ido na direção contrária, com a ampliação da máquina,



a partir da recriação da Funasa para atender a interesses políticos. O setor produtivo poderia aproveitar a chance para propor e pressionar por outra reforma que ajudaria de fato o Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

SÃO PAULO E RIO REVISAM PLANOS DIRETORES

Ideal é adensar mais áreas que já dispõem de infraestrutura, diz vereador

Por Lucianne Carneiro e Alessandra Saraiva — Do Rio

Grandes capitais do país passam, atualmente, por revisões de seus Planos Diretores. Além de São Paulo, que acabou de aprovar novo plano, o do Rio de Janeiro também está em revisão, tendo passado por primeira votação.

Em São Paulo, o vereador Rubinho Nunes (União Brasil), presidente da comissão que tratou do projeto de revisão do plano, comentou sobre mudanças que consideram o crescimento de ocupação em determinadas regiões, com a disponibilização de maior oferta de infraestrutura urbana: “A expansão das ZEUs [zonas de expansão urbana] busca aumentar a oferta de imóveis”, disse. E acrescentou: “Isso, conciliado com as novas normas de habitações sociais, irá promover uma melhor equalização da cidade e utilização do transporte público”.

Posteriormente, afirmou, as normas de zoneamento e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) serão revisadas a fim de complementar o plano diretor estratégico e promover essas áreas específicas. “Iremos trabalhar a LPUOS no segundo semestre.”

O vereador Rafael Aloisio Freitas (Cidadania), presidente da comissão especial responsável por discutir proposta de atualização do Plano Diretor do Rio de Janeiro, disse que uma das premissas é promover adensamento em locais com infraestrutura instalada - como transporte e saneamento - e que ainda tenham margem para suportar aumento populacional.

Freitas disse que os dados disponíveis indicam que uma maior quantidade de empregos está nas zonas Central e Norte da cidade: “Portanto, o ideal é promover adensamentos nessas áreas, para atender o objetivo de reduzir o tempo que as pessoas gastam em deslocamento pela cidade. Uma das premissas do Plano Diretor é ter mais construções e oportunidades ao longo dos eixos de transporte”, afirmou.

A partir de agosto, disse Freitas, os vereadores vão apresentar emendas ao projeto de lei que trata da revisão. “As etapas seguintes são o debate sobre essas emendas e a votação em plenário em segunda discussão, que pretendemos que ocorra em setembro ou outubro deste ano. Após as duas votações na Câmara Municipal, o projeto vai para sanção do prefeito.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/07/2023



PORTAL PORTOS E NAVIOS

BRADO INICIARÁ OPERAÇÃO DE TRENS DE CONTÊINERES NA FERROVIA NORTE-SUL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/07/2023 - 15:27



Com a conclusão das obras executadas pela Rumo na Ferrovia Norte-Sul, nas próximas semanas a Brado iniciará operações com contêineres no trecho que conecta Goiás ao Porto de Santos

A partir do Porto Seco Centro-Oeste, em Anápolis, serão atendidos por ferrovia os mercados de exportação de algodão, mineração, siderurgia e alimentos, incluindo açúcar, farelo de soja e grãos em contêineres, além de proteínas bovinas por meio das operações com contêineres reefer (refrigerado). Atualmente, estes mercados já movimentam cerca de

45 mil contêineres ao ano e mais de 65% têm como destino o Porto de Santos.

“Goiás e o Sul do Tocantins ganham mais eficiência logística e competitividade. A tendência é que essas regiões vejam a produtividade crescer em setores que hoje já são representativos para sua economia, como o agro e a indústria”, afirma Daniel Salcedo, diretor comercial da Brado Logística.

A nova rota de operação da Brado a partir de Santos conectada à Ferrovia Norte-Sul captará os mercados de importação de insumos que abastecem as indústrias e o agronegócio do estado goiano, além dos bens de consumo que passam a ser distribuídos para as populações de Goiás, Distrito Federal e sul do Tocantins.

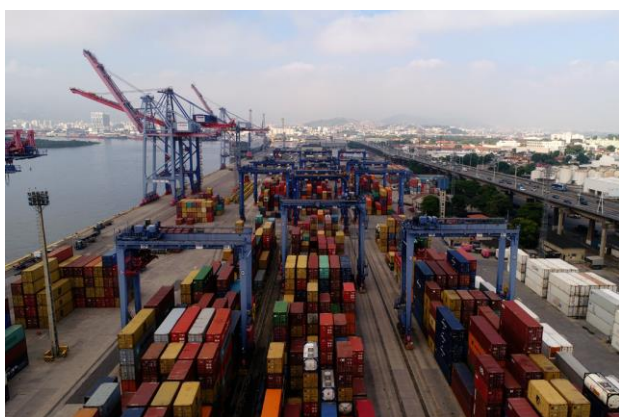
Entre as importações destacam-se os segmentos de agroquímicos, peças de máquinas, equipamentos e plásticos. Estes mercados movimentam mais de 16,5 mil contêineres ao ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2023

ARTIGO - O QUE É OEA? DEVO ME CERTIFICAR?

Por Catarina Formigli OPINIÃO 24/07/2023 - 16:13



Vamos entender um pouco sobre o que é OEA, a relevância atual do programa para a competitividade dos negócios de logística internacional e o seu futuro. Se você ainda não está familiarizado com esta sigla, OEA (Operador Econômico Autorizado) é um programa liderado pela Alfândega do Brasil em parceria com empresas privadas brasileiras que operam no Comércio Exterior. Como consultores OEA recebemos muitos questionamentos, a pergunta mais frequente é “Como obtemos a certificação OEA?”. As interrogativas que quase sempre se seguem “Qual é o valor do OEA? Perderemos oportunidades de

negócios se não o tivermos?”.

A adesão é voluntária, além das empresas importadoras e exportadoras, podem ser certificados demais intervenientes das operações de comércio internacional e que atuam nessa cadeia logística como transportador, agente de carga, depositário de mercadoria sob controle aduaneiro em recinto alfandegado, depositário em recinto especial para despacho aduaneiro de exportação (Redex), operador portuário e operador aeroportuário. O objetivo é acelerar o trabalho das empresas importadoras e exportadoras, fortalecer a cadeia de suprimentos global e agilizar o fluxo da carga que entra e sai do país. Ao se tornar OEA a empresa pertencerá ao grupo de operadores de baixo risco para a cadeia logística internacional, passando a desfrutar de benefícios junto a alfândega do Brasil e demais países que operam programas OEA. Dessa forma, a Receita Federal e as empresas parceiras do programa OEA trabalham juntas para facilitarem e garantirem um movimento mais



dinâmico do comércio internacional. As empresas que aderem à esta iniciativa têm algumas vantagens únicas, podemos destacar:

- Redução nas conferências aduaneiras
- Prioridade de conferência aduaneira
- Ponto de contato OEA dentro da Receita Federal
- Diminuição de custos logísticos
- Participação no Fórum Consultivo
- Dispensa de garantia no Trânsito Aduaneiro para a transportadora certificada

Existem benefícios específicos oferecidos pelo programa e possíveis prejuízos como a perda de transações comerciais se sua empresa não fizer parte dele. Por isso a certificação OEA é uma vantagem para empresas de logística que procuram disputar em uma arena mais ampla com concorrentes maiores, clientes atualizados e foco internacional. Se sua empresa é atualmente um player de logística internacional, faz muito sentido se envolver no programa agora, pois a expectativa é que o OEA continuará a se expandir. Quando as coisas estão indo bem, os benefícios do OEA são muitas vezes esquecidos. Mas, quando há um contêiner preso na alfândega para conferências aduaneiras adicionais, a falta de certificação OEA pode momentaneamente se tornar uma dificuldade a mais para sua empresa e seu cliente. Como resultado, a maioria dos grandes importadores e exportadores, especialmente as empresas multinacionais de grande porte, exigem que seus fornecedores de logística sejam aprovados como OEA. Não raro, tomamos conhecimento de como a falta da certificação OEA desqualificou um fornecedor de logística nos seus negócios.

Acreditamos que a cultura OEA ainda está em fase inicial no Brasil. O programa foi lançado em 2014 com a regulamentação dos primeiros operadores na modalidade OEA-S (OEA Segurança), que tem foco na segurança da cadeia logística. Em dezembro de 2015 foi o lançamento do programa OEA-C (OEA Conformidade), que certifica os operadores confiáveis no que se referem aos seus controles internos para o estabelecimento e a manutenção da conformidade aduaneira. A Portaria 143 da Receita Federal de 2022 que trata do tema de normas de alfandegamento indica benefícios específicos relacionados ao Programa OEA, determinando como obrigações do terminal ou recinto alfandegado providenciar tratamento prioritário para as transportadoras certificadas como OEA, tanto no acesso ao recinto e nas operações de carregamento e descarregamento, como na liberação mais célere da carga do importador ou exportador brasileiro certificado. É mais um avanço importante do programa OEA que determina tratamento preferencial às cargas das empresas certificadas, gerando maior fluidez às operações, possibilidade de redução dos custos de armazenagem para as cargas rápidas e garantia da agilidade necessária aos processos de despacho antecipado na importação (sobre águas, nuvens ou rodas). Para as transportadoras certificadas no Programa OEA fica assegurada uma área de atendimento prioritário, com o objetivo de reduzir as filas e o tempo das operações de empresas certificadas.

Para fins de certificação as empresas de logística deverão cumprir os critérios de segurança aplicados à cadeia logística no fluxo das operações de comércio exterior. São eles: segurança da carga, controle de acesso físico, treinamento e conscientização sobre ameaças, segurança física das instalações e gestão de parceiros comerciais. Dessa forma as empresas de logística envolvidas no fluxo das operações de comércio exterior participam do OEA brasileiro contribuindo para evitar utilização de unidade de carga ou compartimento de carga adulterados, violação de unidades de carga e de veículos de carga, acesso não autorizado a áreas ou setores do estabelecimento, sensibilizando seus funcionários acerca da segurança da cadeia logística e evitando parcerias que comprometam a segurança da cadeia logística internacional.

Reconhecemos a importância da inovação e da tecnologia para tornar o cenário da logística ainda melhor e para apontar os caminhos para o futuro. Mas há também 2 pontos essenciais que devem

estar na pauta das empresas de logística com atuação nas operações de comércio exterior: dar importância à segurança física da cadeia de logística internacional e à gestão de risco. A certificação OEA pode ajudá-las com esses os 2 pontos. A adequada gestão dos fluxos logísticos internacionais é fundamental para as empresas minimizarem custos em suas atividades e maximizarem resultados em seus processos, proporcionando mais competitividade no mercado internacional. A empresa de logística que faz adesão ao programa OEA participa da gestão integrada da cadeia logística em todas as suas fases promovendo a segurança da cadeia logística, o que facilita o comércio em escala mundial. O cenário atual de globalização do comércio mundial, caracterizado pelo aumento das ameaças à segurança, exige a adoção de uma cadeia de fornecimento robusta, com gerenciamento de risco de todos os elos da cadeia. A facilidade em rastrear e monitorar mercadorias e a pontualidade das operações proporcionados pelo Programa OEA atendem às exigências do mercado global atual e competitivo.

A certificação OEA presente em mais de 130 países contribui fortemente para promover a assinatura de acordos de reconhecimento mútuo com outras aduanas que possuam programas de OEA, permitindo aos OEA brasileiros usufruírem de benefícios relacionados à agilização e previsibilidade das cargas nas Aduanas estrangeiras, reconhecendo mutuamente empresas que têm bom histórico de cumprimento de regras (OEA) e, por isso, merecem tratamento diferenciado, mais rápido, para suas cargas. É urgente o despertar das empresas de logística para o engajamento no programa OEA e nos seus propósitos. A adesão delas ao OEA brasileiro deve ser uma estratégia prioritária dos seus planos de negócios, pois os elementos de segurança do programa podem contribuir para continuidade do papel que a logística internacional está desempenhando no mercado global, garantindo a segurança das operações dos seus valiosos clientes.

Catarina Formigli é consultora em logística e supply chain

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2023

ESTUDO DA ABS APONTA PARA O 'PAPEL TRANSFORMADOR' QUE A PROPULSÃO NUCLEAR PODE TER NA INDÚSTRIA MARÍTIMA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 24/07/2023 - 17:42



Um novo estudo realizado pela Herbert Engineering Corp. (HEC) em nome da sociedade de classificação ABS conclui que a adoção de reatores nucleares avançados a bordo de um porta-contêineres de 14.000 TEUs eliminaria a necessidade de reabastecimento da embarcação durante toda a sua vida útil de 25 anos.

O estudo analisou como a incorporação da propulsão nuclear afetaria o projeto, a operação e o perfil de emissão de dois tipos de navios, um porta-contêineres de 14.000 TEUs e um navio-tanque Suezmax de 157.000 DWT.

A ideia era explorar o potencial da tecnologia avançada de reator moderno para propulsão marítima comercial com o objetivo de ajudar a indústria a entender melhor a viabilidade e as implicações de segurança da propulsão nuclear e apoiar futuros projetos de desenvolvimento.

O estudo envolveu contribuições dos principais desenvolvedores de reatores nucleares.

Ele modelou o impacto de dois reatores rápidos de 30MW refrigerados a chumbo no porta-contêineres, descobrindo que provavelmente aumentaria a capacidade de carga e a velocidade operacional, eliminando a necessidade de reabastecimento durante toda a sua vida útil de 25 anos.



No navio Suezmax, o estudo descobriu que a adição de quatro microrreatores de tubo de calor de 5MW diminuiria a capacidade de carga, aumentaria as velocidades operacionais e exigiria apenas reabastecimento uma vez durante sua vida útil de 25 anos. Ambos os navios conceito emitiriam zero CO2.

“Nossas descobertas desta última pesquisa de ponta destacam por que a indústria não pode se dar ao luxo de ignorar o vasto potencial oferecido pela propulsão nuclear, tanto em termos de redução de emissões quanto de eficiência operacional. Um mundo net-zero é mais facilmente alcançado através da propulsão nuclear, e estamos estabelecendo as bases para esse futuro hoje. Transformar isso em uma realidade prática exigirá apoio significativo do setor público e a ABS está bem posicionada para reunir os governos e a indústria”, disse Christopher J. Wiernicki, presidente e CEO da ABS.

“Os reatores modulares avançados ou pequenos tratam de muitas das questões tradicionalmente associadas ao nuclear para uso marítimo comercial, com maior segurança e eficiência, custos reduzidos e prevenção de desperdício. No entanto, muitas perguntas precisam ser respondidas e é fundamental que a indústria avalie essas tecnologias com foco na segurança.”

“A HEC tem o prazer de poder apoiar a ABS e explorar a aplicação prática da energia nuclear a bordo. Este estudo está nos ajudando a entender em detalhes o potencial da tecnologia de reatores modernos e como isso afetará o projeto e a operação de futuras embarcações”, disse Robert Tagg, arquiteto naval principal sênior da HEC.

A ABS está apoiando o desenvolvimento da propulsão nuclear para embarcações comerciais. O Departamento de Energia dos EUA concedeu à ABS um contrato para pesquisar barreiras à adoção de propulsão nuclear avançada em embarcações comerciais. O órgão também contratou a ABS para apoiar a pesquisa em integração termoelétrica de um sistema de propulsão nuclear em uma embarcação comercial que está sendo realizada pela Universidade do Texas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2023

ANTAQ INICIA TOMADA DE SUBSÍDIOS PARA PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/07/2023 - 17:18

Iniciativa conjunta entre Antaq e Ministério de Portos e Aeroportos visa modernizar e desburocratizar setor portuário e aquaviário

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará, no período de 20 de julho a 18 de agosto, tomada de subsídios para o Programa Navegue Simples, que tem como objetivo modernizar a regulamentação do setor através da simplificação e desburocratização do setor portuário e aquaviário.

O programa visa desburocratizar processos críticos que envolvam análise conjunta da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Antaq que causem impacto na atividade econômica ou na atração de investimentos para o setor.

O Navegue Simples é uma iniciativa conjunta entre poder concedente e a Agência que visa simplificar práticas do setor. A ideia é mapear o fluxo atual de autorização de construção e exploração de instalações portuárias privadas, identificar os pontos de gargalo e sugerir fluxo desburocratizado visando a redução no tempo processual total.

A primeira etapa do Programa Navegue Simples consistirá no estudo de simplificação dos processos de autorização de terminais de uso privado (TUPs), para reduzir o tempo de tramitação processual.

O questionário consiste em 11 perguntas voltadas ao processo de autorização de TUPs, possibilitando que os contribuintes respondam quais requisitos pertinentes ao processo de autorização de instalações privadas apresentam maior dificuldade de atendimento pelos requerentes.

Também é possível dizer quais os requisitos pertinentes ao processo de autorização de instalações privadas apresentam maior dificuldade para serem atendidos. Além disso, o questionário permite fazer sugestões de melhorias aos processos de instalações já autorizadas e de quais dos processos merecem prioridade para fins de melhorias.

As contribuições serão aceitas no endereço eletrônico <https://forms.office.com/r/EwbjFBNtHT>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2023

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ REGISTRA RECORDE DUPLO EM JUNHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/07/2023 - 17:27



Aumento na exportação de carne congelada impulsionou os números, com destaque para a carne bovina, que cresceu 87% nos últimos seis meses

No primeiro semestre de 2023, a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, registrou um volume de 8.479 contêineres de carne bovina no terminal, ou seja, um crescimento de 87% em comparação ao mesmo período do ano passado (4.531 contêineres). Os números acompanham o crescimento geral de carne congelada na empresa, que desencadeou

dois recordes: um de volume reefer (contêineres com controle de temperatura e em grande parte usados para o transporte da proteína animal) e outro de movimentos por hora no cais.

No mês do recorde duplo, foram movimentados 9.529 contêineres de carne, sendo 68% de frango e 14% de boi, com destino principal para a China. O gerente comercial, de logística e atendimento ao cliente da TCP, Giovanni Guidolim, explica que “contamos com a maior área reefer do Brasil e o nosso objetivo é seguir mantendo esta excelência no setor, ampliando cada vez mais os nossos serviços”.

O sistema de dados Dataliner informa que o Mato Grosso é o estado líder em produção de carne bovina para exportação no terminal. “Diversos estados estão utilizando nossas vantagens logísticas, principalmente a flexibilidade, para receber antecipadamente o embarque de volumes reefer para exportação. O Mato Grosso é campeão neste aproveitamento”, explica Guidolim.

Em junho, a TCP registrou o quarto mês de recordes em 2023. Desta vez, a empresa movimentou 10.750 contêineres reefer, superando a marca de 10.682 movimentos alcançada em março deste ano. O segundo recorde foi em relação a operação mensal em navios. A TCP alcançou a média de 106,6 MPH (movimentos por hora), superando o último recorde registrado em outubro do ano passado de 106,1 MPH.

Entre os projetos mais recentes de investimentos está a ampliação e modernização dos gates (portões de acesso) e o aumento das tomadas reefer de 3.572 para 5.126 até o final de 2023. O terminal também implantou recentemente uma subestação para sustentar o consumo de energia para o aumento da área para contêineres com controle de temperatura. Além disso, até o final do ano, 11 novos guindastes do tipo RTG (Rubber Tyred Gantry Crane) serão entregues para atender não só a demanda atual, assim como o crescimento orgânico esperado.

Os outros recordes alcançados em 2023 foram nos meses de fevereiro, março e maio. As conquistas foram nos setores de movimentação reefer, passagem mensal e passagem diária de contêineres no gate.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2023

PORTO DO ITAQUI FAZ CONVÊNIO COM FUNDACIÓN VALENCIAPORT PARA CONTRIBUIÇÃO A PROJETO DE DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 23/07/2023 - 17:33



O Porto do Itaqui e a Fundación Porto de València (Fundación Valenciaport) firmaram contrato para cooperação técnica com o objetivo de elaborar o Plano de Descarbonização do porto público do Maranhão. A instituição espanhola é referência global em programas de descarbonização e o Porto de Valência foi um dos primeiros no mundo a estabelecer a meta zero para emissão de gases de efeito estufa até 2030.

“Essa parceria é estratégica para promover os avanços necessários de melhoria contínua na gestão do meio ambiente do Itaqui, que já é reconhecida pela ISO 14001:2015. Vamos agora, junto com a Fundación Valenciaport, mapear nossas emissões, traçar metas de descarbonização e determinar as ações prioritárias necessárias para atingir esses objetivos”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins.

De acordo com o contrato, o trabalho conjunto começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo caminhões e veículos que circulem na poligonal do porto, navios e todos os equipamentos portuários. Com base nesse estudo será elaborado o plano de descarbonização, instrumento que vai orientar ações e investimentos com base em um direcionamento mais preciso, objetivo e estratégico.

A Emap – Empresa Maranhense de Administração Portuária –, responsável pela gestão do Porto do Itaqui, realiza, desde 2020, o seu Inventário de Emissão de Gases de Efeito Estufa. A empresa possui um Programa de Mudanças Climáticas que inventariou as emissões de gases visando a sua redução ou eliminação. Foram adotadas algumas ações, como substituição do combustível dos nossos veículos para etanol e os resíduos são destinados a locais de reciclagem, evitando aterros ou incineração – que emitem mais gases.

“Queremos ir além, mas isso exige substituir máquinas, adquirir veículos elétricos e substituir a matriz energética por outra mais limpa. Tudo isso será mapeado no Plano de Descarbonização”, explica a gerente de Meio Ambiente da EMAP, Luane Lemos.

O Porto do Itaqui é um dos primeiros portos públicos do Brasil que possuem um programa de descarbonização, visando a mitigação de emissão de gases de efeito estufa. A importância para o setor portuário vai desde a geração de créditos de carbono até eventual preparação de infraestrutura e operações para responder às mudanças do clima.

Com estimativa de investimento de R\$ 1,8 milhão, o convênio com a Fundación ValenciaPort visa, com a redução das emissões de gases do efeito estufa, integrar o esforço global para evitar que a temperatura do planeta aumente mais de 2 graus Celsius até o final deste século. Esse aumento de temperatura pode acarretar uma série de alterações, como vendavais, inundações, aumento do nível dos oceanos, desertificação e redução da biodiversidade.

Na qualidade de signatário do Pacto Global da ONU – Organização das Nações Unidas – o Porto do Itaqui está fazendo a sua parte para cumprir o ODS 13 (referente à mudança climática) – um dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável estabelecidos pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 2015.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2023

EQUINOR ADQUIRE RIO ENERGY, ESPECIALIZADA EM GERAÇÃO EÓLICA ONSHORE

Da Redação OFFSHORE 23/07/2023 - 16:56



(Foto: Mats Mowinckel Giovannoni/Equinor)

A Equinor assinou um acordo com a Denham Capital para adquirir a Rio Energy, uma empresa líder em energia renovável onshore no Brasil. A transação inclui ativos selecionados e a equipe, enquanto a Denham Capital manterá alguns ativos. Com a aquisição, a Equinor fortalece sua posição como empresa de energia no mercado brasileiro.

“Através da Rio Energy, a Equinor assumirá uma posição de liderança na crescente indústria brasileira de energias renováveis. O negócio

acelera a produção e o fluxo de caixa, nos dá uma plataforma forte para crescimento e adiciona recursos e um pipeline de projetos atraente”, diz Pål Eitrheim, vice-presidente executivo de Renováveis da Equinor.

O acordo está alinhado com a estratégia da Equinor, que inclui o crescimento de seus negócios renováveis onshore em mercados selecionados por meio da aquisição de empresas locais.

Nos últimos anos, a Equinor investiu em várias empresas renováveis, como Wento na Polônia, BeGreen na Dinamarca, Noriker Power no Reino Unido e East Point Energy nos EUA.

“Ter a Rio Energy a bordo fortalecerá a capacidade da Equinor de desenvolver ainda mais o portfólio e reforçar nossa posição como uma ampla empresa de energia no Brasil. Ao construir uma posição atraente em energias renováveis no país, juntamente com um robusto portfólio de petróleo e gás, estamos apoiando as ambições do Brasil em direção a um mix de energia diversificado”, diz Veronica Coelho, gerente nacional da Equinor no Brasil.

Após a transação, e após a divisão de ativos pela Denham Capital, a Equinor deterá uma participação de 100% na Rio Energy e afirma manter a atual equipe de gerenciamento e um total de cerca de 140 funcionários. O portfólio adquirido consiste no parque eólico onshore de 0,2 GW Serra da Babilônia 1 no nordeste da Bahia, um portfólio fotovoltaico pré-construção de 0,6 GW e um portfólio de projetos de cerca de 1,2 GW de projetos eólicos e solares onshore.

A Rio Energy será uma subsidiária integral da Equinor, e a equipe e a administração continuarão a desenvolver seu portfólio atual. Prevê-se que o portfólio de projetos adquiridos seja entregue no limite superior da faixa esperada da Equinor de 4 a 8% de retorno real do projeto de base para projetos de energia renovável, incluindo o preço de aquisição.

A energia produzida está planejada para ser gerenciada no mercado de energia brasileiro pela Danske Commodities (DC), empresa de comercialização de energia da Equinor. A DC estabeleceu recentemente um escritório comercial em São Paulo para apoiar a atividade da Equinor no país.

A transação está sujeita às aprovações regulatórias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2023

NOVOS ARMAZÉNS AUMENTAM CAPACIDADE ESTÁTICA NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/07/2023 - 16:49



A movimentação de açúcar ensacado e carga geral contará com novos espaços para armazenagem no Porto de Paranaguá, litoral do Paraná. O Grupo FTSpas passou a administrar uma área com 23 mil metros quadrados, sendo 5 mil metros quadrados de área construída, com capacidade estática de 18 mil toneladas.

“O armazém tem uma excelente localização na região portuária com acesso rodoviário e ferroviário. A estrutura fará parte das operações da Fortepar,

terminal especializado na armazenagem e operação de carga geral e açúcar ensacado já em funcionamento no porto paranaense”, disse Valdecio Bombonato, diretor-presidente do Grupo FTSpas.

Com o investimento de R\$ 4 milhões, o complexo passa por obras de reforma, ampliação e modernização. Contando com a estrutura do Porto Ponta do Félix em Antonina, também administrado pelo grupo, o objetivo é chegar a 150 mil toneladas de capacidade estática.

“Desta capacidade estática total de 150 mil toneladas, temos 75 mil toneladas dentro de zona primária alfandegada e 75 mil toneladas em recinto alfandegado e armazém geral, para que as usinas fora do estado do Paraná possam usufruir de seus regimes fiscais”, explica Bombonato.

A Fortepar iniciou as atividades com embarque de 25 mil toneladas de açúcar em sacas com destino ao Sul da África, entre os dias 3 e 10 de junho. Nesta primeira operação, em 12 horas foram carregadas 3.003 toneladas de açúcar ensacado, movimentação 70% maior do que a produtividade exigida pelo porto, que é de 3,5 mil toneladas em 24 horas.

Escoamento do açúcar brasileiro

O Brasil está entre os maiores exportadores de açúcar do mundo, sendo responsável por mais de 45% do total do produto comercializado. De acordo com a Confederação Nacional de Abastecimento (Conab), a produção de cana-de-açúcar deve chegar a 637,1 milhões de toneladas no ciclo atual, 4,4% a mais que na safra 2022/2023. Parte desta carga passa pelo Porto de Paranaguá, no litoral do Paraná, segunda maior porta de saída do produto, atrás do Porto de Santos.

Para Pietro Costantino, diretor comercial da Timbro Trading, que deve movimentar cerca de 500 mil toneladas de açúcar ensacado na safra atual 2023/24, a armazenagem está entre as preocupações. Como o açúcar brasileiro se tornou competitivo, principalmente no Oeste Africano, a demanda veio mais forte do que nos anos anteriores e se tornou uma oportunidade para os players do mercado, porém virou um desafio o escoamento devido ao gargalo logístico em terminais.

“Esta ampliação da capacidade estática no Porto de Paranaguá é importante para garantir uma logística mais linear nos embarques de navios e não ficar vulnerável a problemas de transporte do interior para o porto”, lembrou Constantino.

O contrato de arrendamento da área da FORTEPAR no Porto de Paranaguá, denominada PAR-32, foi arrematado pelo grupo FTSpas em leilão realizado na B3, em São Paulo, em março de 2022 e o contrato foi formalizado no início deste ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2023

ANP FARÁ CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS PARA RESOLUÇÃO SOBRE ACREDITAÇÃO DE CERTIFICADORAS

Da Redação OFFSHORE 23/07/2023 - 16:36

A ANP realizará consulta pública pelo prazo de 45 dias, seguida de audiência pública, para a proposta de resolução para definir critérios sobre organismos de certificação de conteúdo local de

bens e serviços. O novo regulamento revogará a resolução atualmente em vigor sobre o assunto, que é a 869/2022.

A decisão de publicar nova resolução é uma das alternativas previstas em estudo feito depois que a Agência identificou a possibilidade de melhorar a abrangência e simplificar requisitos e procedimentos. Estão em pauta:

Acreditação concomitante no Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) para os organismos de certificação;

Registro de certificados de conteúdo local e de cancelamento da acreditação;

Aplicação de sanções por descumprimento dos requisitos;

Revisão e consolidação de formulários e orientações complementares ao estabelecido da resolução;

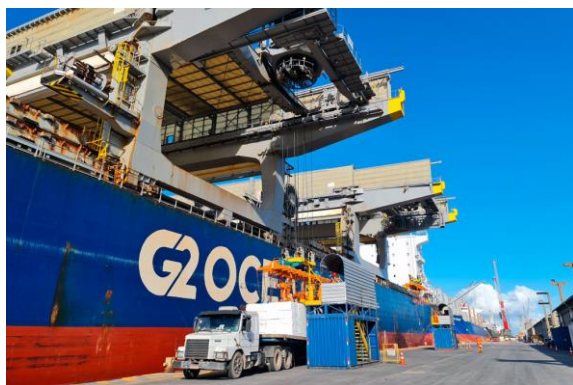
Auditorias e atividades de supervisão da ANP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2023

PORTOS GAÚCHOS MOVIMENTAM MAIS DE 20 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ JUNHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/07/2023 - 15:50



Porto de Rio Grande - Divulgação Portos RS

Os portos do Rio Grande do Sul movimentaram mais de 20 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre. O Porto do Rio Grande é o responsável pela maior parte das movimentações, com 19.097.639 toneladas. Na sequência, aparecem os Portos de Pelotas e de Porto Alegre, com 638.976 toneladas e 375.697 toneladas, respectivamente. Os grãos sólidos lideram a estatística, seguidos por carga geral e grãos líquidos.

As atracções ultrapassaram 1.800 embarcações no período. O Porto do Rio Grande recebeu 1.513 navios, 257 barcaças passaram pelo Porto de Pelotas e outras 66 pelo Porto de Porto Alegre. Além dos três portos públicos, também estão incluídos nos dados as movimentações dos terminais de uso privado e arrendados, além dos estaleiros Rio Grande e EBR.

Entre as mercadorias com destaque de movimentações no Porto do Rio Grande estão a soja, com variação positiva de 118.05%; a ureia, com 42.94%; o fosfato, com 16.04%; o arroz, com 12.67%; o cloreto de potássio, com 9.83%; e o farelo de soja, com 6.74% de aumento. A movimentação de contêineres também variou positivamente em 11.38%.

Durante o mês de junho, o Porto de Pelotas realizou o embarque de 2.997 toneladas de soja, carregamento que ainda não havia sido registrado neste ano. Além disso, foram 98.258 toneladas de clínquer, que é o cimento na fase bruta de fabricação, e outras 537.721 toneladas de toras de madeira para o beneficiamento da celulose.

O cais público do Porto de Porto Alegre contabilizou no primeiro semestre desse ano 375.697 toneladas movimentadas. A maior parte constituída de insumos para a produção de fertilizantes, com 217.186 toneladas. O trigo aparece na segunda posição, com a movimentação de 53.003 toneladas.

O terceiro produto mais movimentado no Porto de Porto Alegre é a cevada, com 47.783 toneladas. O sebo bovino é o quarto colocado, com 34.774 toneladas, seguido pelo sal e por carga geral, com 22.732 toneladas e 219 toneladas.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 23/07/2023

FORNECEDORES VISITAM NAVIO-TANQUE DA MARINHA QUE SERÁ REVITALIZADO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 23/07/2023 - 10:00



Arquivo/Divulgação MB

NT Almirante Gastão Motta passará por plano de manutenção para modernização e aumento de vida útil. CSENO /Abimaq participa de grupo criado pela Emgepron que discute aumento de índices de nacionalização

Uma delegação de associados da Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq) visitou, na última quinta-feira (20), o navio-tanque (NT) Almirante Gastão Motta (G23), no Rio de Janeiro. O objetivo foi avaliar oportunidades de negócio em atendimento às demandas da modernização da embarcação militar, que passará por um plano de manutenção geral (PMG).

O navio foi construído no antigo estaleiro Ishikawajima, no Rio de Janeiro, e incorporado à esquadra da Marinha do Brasil em 1991. A modernização tem como objetivo aumentar a vida útil do meio naval. O NT Gastão Motta atua no abastecimento de combustível no mar para aumento da autonomia das embarcações da esquadra.

O grupo ouviu dos anfitriões que a modernização seguirá um modelo com a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) capitalizada abrindo consulta pública aos estaleiros interessados, com especificações do que precisará ser feito no PMG da embarcação. O presidente da CSENO, Leandro Pinto, destacou que o encontro foi uma oportunidade para os representantes das empresas verem in loco que podem fornecer determinados itens.

Ele ressaltou que esse canal de comunicação estabelecido com a força naval é um exercício importante para esses empresários identificarem outras demandas e oportunidades de fornecimento local que, num primeiro momento, não estejam mapeadas. “Levamos uma delegação de empresários associados à câmara com intuito de estreitar laços com a Marinha e dizer que a indústria local está aqui”, destacou Pinto, que também é diretor-geral da Anshütz na América Latina e atua no desenvolvimento de negócios na área naval da empresa.

Conteúdo local

A Anshütz fornecerá o sistema de ponte integrada para as fragatas classe Tamandaré, em construção no estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). “Nosso conteúdo local será a transferência de tecnologia da nossa empresa para capacitação local do nosso pessoal para fazer toda a parte de comissionamento, prova de mar, prova de cais e pós-venda”, detalhou Pinto à Portos e Navios. O presidente da CSENO acrescentou que existem outras participações de empresas associadas à câmara setorial da Abimaq com fabricação 100% local e fornecimento para o programa das fragatas.

“É sempre bom que consigamos aumentar esses índices e isso é uma das discussões dentro da câmara de nacionalização — iniciativa da Emgepron, que pediu participação da Abimaq”, destacou. “Nosso pleito é o aumento da participação da indústria local e a avaliação de alguns cases das principais demandas estratégicas da Marinha, atendendo a Emgepron e conciliando o pleito da indústria local”, salientou.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 23/07/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 123/2023
Página 62 de 62
Data: 24/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



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: 24/07/2023