

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 162/2023
Data: 25/09/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
2º ENCONTRO PORTO & MAR LEVA A BRASÍLIA DEBATE SOBRE INVESTIMENTOS DO PAC NO PORTO DE SANTOS.....	4
"SÓ NO PORTO DE SANTOS, TEMOS MAIS DE 14 PROJETOS SENDO ANALISADOS", REVELA MARIANA PESCATORI	6
COM GANHOS INICIAIS DE ATÉ R\$ 50 MIL, TRIPULANTES CONTAM AS HORAS PARA A TEMPORADA DE CRUZEIROS	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
ANTAQ AUTORIZA INSTALAÇÃO DE IPTUR EM SANTA CATARINA.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
INSTITUCIONAL - MINISTÉRIOS DE PORTOS E AEROPORTOS E DE TRANSPORTES ANUNCIAM AÇÕES INTEGRADAS CONTRA ESTIAGEM NOS RIOS DO AMAZONAS E RONDÔNIA, E CONVOCAM REUNIÕES COM GOVERNADORES E BANCADAS FEDERAIS DOS ESTADOS.....	10
SEMANA DO MPOR ENCERRA MARCADA PELA VISITA DE SILVIO COSTA FILHO A SANTOS	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	12
ASSINATURA DE ACORDO PELO GOVERNO FEDERAL GARANTE USO DE CNH POR BRASILEIROS RESIDENTES EM PORTUGAL..	12
BLITZ EDUCATIVA EM BRASÍLIA REFORÇA CUIDADO NA ABORDAGEM DE TRÂNSITO COM PESSOAS AUTISTAS	13
PORTAL PORTO GENTE	14
ECOVIAS EXECUTA OBRAS E SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO NAS RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES.....	14
PORTO DE SANTOS COMO IMENSO CANTEIRO DE OBRAS	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – SECA NO NORTE: O GOVERNO REAGE.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Seca no Norte 1</i>	17
<i>Seca no Norte 2</i>	17
<i>Seca no Norte 3</i>	17
<i>Seca no Norte 4</i>	17
REGIÃO SUL - TCP INAUGURA NOVA SUBESTAÇÃO DE ENERGIA	18
REGIÃO SUL - MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS PÚBLICOS GAÚCHOS TEM CRESCIMENTO DE 10%	18
REGIÃO SUDESTE - PRESTES A COMPLETAR 25 ANOS, CONCAIS INVESTE R\$ 4,1 MILHÕES EM SEGURANÇA.....	19
REGIÃO SUDESTE - RIO BRASIL TERMINAL INAUGURA NOVA LINHA LIGANDO PORTO DO RIO DE JANEIRO À EUROPA.....	20
REGIÃO NORDESTE - TEMAPE QUER INICIAR OBRA DE AMPLIAÇÃO DA TANCAGEM DE COMBUSTÍVEIS EM SUAPE	21
NACIONAL - ANTAQ CONFIRMA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO RIO MADEIRA PARA 2024.....	22
OPINIÃO – ESTRATÉGIA - CLIMA E CULTURA ORGANIZACIONAL: VOCÊ CONHECE A DIFERENÇA?	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	25
PORTO DE CABEDELO SE PREPARA PARA OPERAÇÃO HISTÓRICA DE EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR	25
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA CONFIRMA 109 FOCOS DE INFLUENZA AVIÁRIA NO BRASIL	25
MARINHA PARTICIPA DO 25º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DO PODER MARÍTIMO	26
NAVIO MOVIDO A ENERGIA EÓLICA VAI CARREGAR FARELO DE SOJA PARA A EUROPA.....	26
JORNAL O GLOBO – RJ	29
MICRORREFORMAS: GOVERNO ELABORA PACOTE DE 17 MEDIDAS, MAIORIA NÃO DEPENDE DE AVAL DO CONGRESSO	29
DESENROLA BRASIL: LEILÕES ENTRE CREDORES COMEÇAM NESTA SEGUNDA. VEJA COMO PARTICIPAR	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
SAMUEL PESSÔA: ‘VAMOS VIVER MOMENTOS DE ESTRESSE NO GOVERNO LULA POR CAUSA DA POLÍTICA FISCAL’	34
AENA ASSUME CONGONHAS COM PLANOS PARA NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS E MELHORIAS OPERACIONAIS.....	37
ÁREA TÉCNICA DO TCU DESCARTA MUDAR PISOS DA EDUCAÇÃO E SAÚDE EM 2023 E AMPLIA IMPASSE BILIONÁRIO	37
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
CHINA E UE CONCORDAM COM MECANISMO DE CONTROLE DE EXPORTAÇÕES PARA ALIVIAR TENSÕES.....	39
LULA DIZ QUE ‘POR ENQUANTO’ NÃO ESTÁ DISPOSTO A TROCAR PRESIDENTE DA CAIXA.....	40
BUNKER ONE E ACELEN FIRMAM PARCERIA PARA FORNECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS	41
UE COMEÇA A IMPLEMENTAR A SUA TAXA DE CARBONO, QUE VAI AFETAR COMÉRCIO GLOBAL	41
LOCALIZAÇÃO DE AEROPORTOS ATRAI GALPÕES.....	43
MINISTRO DOS PORTOS VAI SE REUNIR COM GOVERNADORES PARA TRATAR DE ESTIAGEM NO NORTE DO PAÍS	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 162/2023
Página 3 de 54
Data: 25/09/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	45
ANTAQ AUTORIZA A QUINTA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO EM SC.....	45
TRANSPETRO ELEVA EM 48% REPRESENTATIVIDADE DE GÊNERO EM CARGOS DE LIDERANÇA	46
ARTIGO - O FUTURO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NO CONTEXTO DA AGENDA 2030	47
TCP INAUGURA NOVA SUBESTAÇÃO DE ENERGIA E AMPLIA CAPACIDADE EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGA REFRIGERADA	49
HIDROVIAS BRASILEIRAS PODEM TER SISTEMA DE NAVEGAÇÃO ELETRÔNICO, DIZ SECRETÁRIO DA ANTAQ	50
A NAVALSHORE AMAZÔNIA E A NAVEGISTIC MANAUS UNEM FORÇAS E CRIAM A 'NAVEGISTIC NAVALSHORE AMAZÔNIA' ..	51
COSCO BUSCA GARANTIR FORNECIMENTO DE METANOL VERDE.....	52
CMA CGM SE PREPARA PARA INCORPORAR 6 NAVIOS A METANOL PARA ROTA SUL-AMERICANA.....	52
ESTUDOS DO MADEIRA ENTRARÃO EM CONSULTA PÚBLICA EM 2024	53
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	54

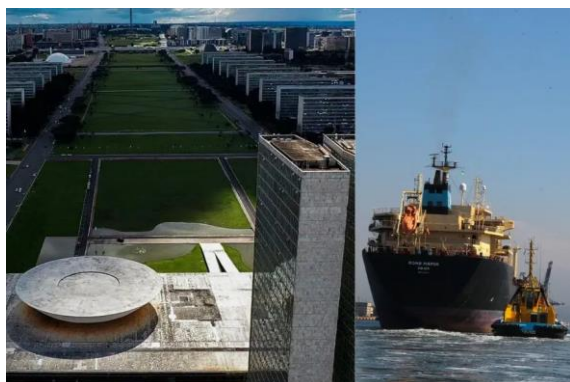


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

2º ENCONTRO PORTO & MAR LEVA A BRASÍLIA DEBATE SOBRE INVESTIMENTOS DO PAC NO PORTO DE SANTOS

Ministro de Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho e vice-presidente Geraldo Alckmin são convidados pelo Grupo Tribuna

Por: **Bárbara Farias**



Os impactos dos investimentos do PAC serão debatidos no 2º Encontro Porto & Mar, que o Grupo Tribuna promoverá quarta-feira, a partir das 14 horas, em Brasília
Foto: *Marcello Casal Jr/Agência Brasil/Vanessa Rodrigues/AT*

Obras e serviços de grande porte e com potencial de alavancar o setor portuário e a economia nacional, o túnel Santos-Guarujá, a remodelação das avenidas perimetrais do Porto de Santos e a dragagem do canal de navegação estão no pacote do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Os impactos desses investimentos serão debatidos no 2º Encontro Porto & Mar, que o Grupo Tribuna promoverá quarta-feira, a partir das 14 horas, em Brasília.

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin (PSB), e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, deverão participar do evento. O encontro, que será realizado no Windsor Plaza Brasília Hotel e reunirá empresários, representantes do Governo Federal e especialistas, chamou atenção de Costa Filho, que visitou a Baixada Santista na última quinta-feira.

“Precisamos debater esse setor que é tão importante para a economia”, declarou o ministro, elogiando ainda o Grupo Tribuna pela escolha da Capital Federal para a realização do evento. “É fundamental a aproximação do setor produtivo com o Poder Executivo. Dessa forma, a gente constrói uma agenda produtiva. Devemos prestigiar quem produz, levando segurança jurídica, crédito e, sobretudo, projetos que possam trazer o setor produtivo para perto”.

O diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, afirmou que é imprescindível discutir os investimentos do PAC para o maior porto do Hemisfério Sul, que impulsiona a economia regional e nacional, respondendo por aproximadamente 30% da balança comercial do País. “O Porto de Santos tem demandas diárias, inovações, investimentos e quebras sucessivas de recordes. Dessa forma, o debate sobre esses investimentos previstos no PAC é importante para o mercado portuário”.

O diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, ressaltou que o debate é de extrema relevância para o futuro do Porto de Santos e de toda cadeia logística do País. “Sem infraestrutura, nosso comércio exterior fica comprometido. A capacidade do Porto de Santos já está chegando ao limite e os investimentos não podem esperar. É preciso ampliar a sua capacidade e ao mesmo tempo investir na infraestrutura para escoamento das cargas”.

Quanto à realização do evento em Brasília, Amono explicou que “é importante para o Grupo Tribuna levar o nosso principal evento de Porto para próximo das principais autoridades que participam das principais decisões do setor”.

Programação



O 2º Encontro Porto & Mar terá início às 14h, com o credenciamento dos convidados. Em seguida, o diretor-presidente de A Tribuna, Marcos Clemente Santini, dará as boas-vindas. Às 14h20, o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão, deve fazer a abertura, seguida de palestra do ministro Silvio Costa Filho, convidado pela organização.

As discussões sobre o PAC e os impactos no setor portuário foram divididas em dois painéis, sendo o primeiro, “Novo PAC - Retomada de investimentos e Redução de Custos. O que pensa o mercado?”, às 14h30, com empresários, e o segundo, “Novo PAC - R\$ 349 bilhões em investimentos”, às 15h45, composto por representantes do Governo Federal e de agências reguladoras.

“O primeiro painel vai ouvir o mercado e os stakeholders (impactados diretamente pela atividade portuária), enquanto o segundo painel terá os envolvidos com o Governo Federal para dar andamento nesse Plano de Aceleração do Crescimento”, explicou o apresentador da TV Tribuna e mediador do encontro, Maxwell Rodrigues.

Para o encerramento, às 18 horas, é esperado o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin. Mais informações e detalhes sobre inscrições no site.

Novo PAC

O Novo PAC prevê R\$ 1,7 trilhão em investimentos, sendo R\$ 349,1 bilhões para transportes, que engloba rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, com o objetivo de reduzir gargalos logísticos e os custos da produção nacional nos mercados interno e externo, melhorando a qualidade de vida da população usuária.

Os recursos do PAC, que serão oriundos do Governo Federal e da iniciativa privada por meio de concessões, parcerias público-privadas e autorizações, serão injetados em duas fases: de 2023 a 2026 e pós-2026. No caso de portos, dos R\$ 54,8 bilhões previstos, R\$ 47,4 bilhões serão investidos entre 2023 e 2026 e R\$ 7,4 bilhões pós-2026.

Obras para o Porto de Santos no PAC 3

Túnel Santos-Guarujá

Dragagem de aprofundamento do canal de navegação

Dragagem de aprofundamento dos berços

Reforma da Avenida Perimetral da Margem Direita

Reforma da Avenida Perimetral da Margem Esquerda Arrendamentos de terminais Reforma do cais da Ilha Barnabé

Concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips)

Projeto do sistema de gerenciamento de tráfego de navios

Participantes dos painéis Novo PAC

- Retomada de investimentos e Redução de Custos. O que pensa o mercado?

Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)

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

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

Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)

Eduardo Lustosa, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos (APS)

Carlos Kopittke, presidente executivo da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL)

Aristides Russi Junior, CEO da APM Terminals Suape

Roberto Teller, diretor da Santos Brasil

Silvana Alcântara, diretora de Regulatório e Institucional da VLI

- Novo PAC - R\$ 349 bilhões em investimentos

Rafael Vitale, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Felipe Queiroz, diretor da ANTT
Jorge Bastos, diretor-presidente da Infra S/A
Caio Farias, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
John Edwin Mein, coordenador-executivo da Aliança Pró-Modernização Logística do Comércio Exterior Ana Maria Castelo, coordenadora de Projetos da Fundação Getulio Vargas (FGV)
Luiz Fernando Garcia, presidente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph)
Eduardo Jeronymo, engenheiro naval com MBA em Agronegócios pela Escola Superior de Agricultura da Universidade de São Paulo (Esalq/USP)
João Almeida, presidente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips)
Mauricio Muniz, secretário Especial de Articulação e Monitoramento da Casa Civil
Amanda Barros Seabra, diretora do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) do Governo Federal
Eduardo Estevam de Matos, logística da Azul Cargo
Alexandre Porto, diretor da Rumo Logística
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/09/2023

"SÓ NO PORTO DE SANTOS, TEMOS MAIS DE 14 PROJETOS SENDO ANALISADOS", REVELA MARIANA PESCATORI

Indicada para assumir Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários concede entrevista para A Tribuna
Por: Ted Sartori



Foto: Sérgio Francês/Ministério de Portos e Aeroportos

Primeira mulher a ser indicada para assumir a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori esteve em Santos e Guarujá na última quinta-feira, junto com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. O anúncio do nome dela para o cargo, antes ocupado por Fabrizio Pierdomenico, aconteceu na segunda-feira passada. Engenheira civil formada na Universidade de Brasília (UnB), Pescatori é mestre em Planejamento Estratégico na área de Aviação Civil pela École Nationale de l'Aviation Civile (França), tem MBA em Engenharia e Gestão Portuária pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e fez intercâmbio em Planejamento Estratégico, Operações Marítimas e Transporte Marítimo na Universidade do Porto, em Portugal. Servidora de carreira da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Mariana Pescatori integra a equipe da secretaria desde 2010, quando a estrutura ainda pertencia ao Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil. Ela foi também diretora da atual Infra S.A. e, atualmente, acumula a função de presidente do Conselho de Administração (Consad) do Porto de Santos. Durante sua passagem pela Baixada Santista, Mariana Pescatori conversou com A Tribuna sobre os desafios à frente da secretaria.

Quais são os principais desafios para sua gestão?

Nós vamos dar continuidade a muitos projetos que estavam sendo feitos na Secretaria e no Ministério. A gente entende que a política portuária deve ser uma política de Estado. Então, já tem uma carteira de projetos de novos arrendamentos. São mais de 50 a serem realizados nos próximos quatro anos nas diversas regiões do País. Pegamos todos os contratos que estavam vencidos e estamos modelando as licitações para esses arrendamentos. Além disso, temos uma agenda muito grande de prorrogações. Só aqui no Porto de Santos, temos mais de 14 projetos sendo analisados nesse momento, entre prorrogações, que são importantes para o Porto, de contêineres e de granéis. E também há termos de investimentos imediatos, que os terminais também solicitaram e que estão sendo analisados. Só a agenda de Santos envolvendo prorrogações tem mais de R\$ 5 bilhões em



investimentos que estão sendo analisados na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

E os contratos vigentes?

Temos também uma carteira grande de contratos vigentes. No novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a gente tem, pelo menos, 65 contratos que vai monitorar, que já são investimentos contratados. Essa carteira representa, pelo menos, R\$ 20 bilhões de investimentos em contratos vigentes, que já estão contratados e que serão executados nos próximos anos.

No Porto de Santos, qual a senhora destacaria como a mais importante dessas prorrogações, por exemplo?

A vantajosidade da prorrogação da BTP (Brasil Terminal Portuário). A gente está agora no Tribunal de Contas da União (TCU). Antes, já passou pela análise da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Ministério de Portos e Aeroportos. Acho que seria a principal prorrogação que está na pauta, mas há outras sendo analisadas para manifestação da Autoridade Portuária de Santos (APS) em termos de vantajosidade para seguirmos adiante.

Seu antecessor na Secretaria, Fabrizio Pierdomenico, é de Santos. A senhora conversou muito com ele? O que ele passou em termos de legado e estilo de trabalho?

O Fabrizio foi quem me levou para o setor portuário há mais de dez anos. Ele deixa um legado de muito tempo. E ele que me trouxe novamente agora. Eu estava como diretora de outorgas na Secretaria. Ele possui um conhecimento excepcional do setor portuário e deixa um grande legado. Nesses meses em que o Fabrizio esteve à frente da Secretaria, tivemos dois leilões que foram realizados e grandes investimentos sendo autorizados. Ele deixa também um grande desafio para mim: sucedê-lo.

A senhora é a primeira mulher indicada a assumir a Secretaria. Isso poderia não ser mais novidade, mas continua sendo...

É natural. O setor portuário é mais masculino, mas temos grandes referências no setor, como a diretora da Antaq, Flávia Takafashi, e acho que é uma grande responsabilidade assumir a Secretaria neste momento. Somos poucas e estamos abrindo caminho para as próximas. Acho que é simbólico porque é um espaço que tem que ser ocupado também por mulheres, que são profissionais muito competentes. Não estamos ali porque somos mulheres, mas porque somos competentes.

Falamos de portos. E os transportes aquaviários? O que a Baixada Santista pode avançar nessa área?

O ministro (Silvio Costa Filho) tem tratado muito da questão de financiamento. Estamos com o Fundo da Marinha Mercante na Secretaria. A gente teve um contingenciamento, ano passado, do superávit nesse fundo. Foram R\$ 8 bilhões. Agora, o ministro está tratando para ter um descontingenciamento de, pelo menos, parte desse recurso para que a gente possa ter mais financiamento de barcas, de embarcações para o setor. E eventualmente também no setor portuário. A própria lei denominada BR do Mar expandiu as possibilidades de uso do Fundo da Marinha Mercante, inclusive para financiamento do setor portuário. Estamos traçando uma política de prioridades e tentando também descontingenciar os recursos. Temos muito trabalho pela frente.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/09/2023

COM GANHOS INICIAIS DE ATÉ R\$ 50 MIL, TRIPULANTES CONTAM AS HORAS PARA A TEMPORADA DE CRUZEIROS

Trabalho a bordo, salários em dólar e oportunidade de conhecer países atrai profissionais de áreas diversas

Por: Bárbara Farias

Tripulantes brasileiros contam as horas para o início da temporada de cruzeiros 2023/2024. Com ganhos de até R\$ 50 mil em cargos iniciais por nove meses, pagamentos em dólar e a chance de conhecer outros destinos dentro e fora do Brasil, eles contaram para A Tribuna a expectativa para o

serviço a bordo de transatlânticos luxuosos e como foi o processo de seleção. Segundo especialista em recrutamento de profissionais, quem deseja ingressar no setor ainda pode conseguir uma oportunidade.



Funções têm ganhos de até R\$ 50 mil em cargos iniciais por nove meses, pagamentos em dólar e a chance de conhecer destinos dentro e fora do Brasil
Foto: Pixabay

No Porto de Santos, o primeiro navio a atracar será o MSC Preziosa, em 29 de outubro. O encerramento ficará por conta do Costa Favolosa, em 3 de maio. Em todo o País, o setor deve gerar cerca de 15 mil novos postos de trabalho.

O auxiliar de serviços gerais Leonardo Giovanni da Silva Xavier Salles, de 29 anos, embarcará pela primeira vez num navio de cruzeiros como tripulante. Prestes a assinar contrato com a Disney Cruise Line, ele foi direcionado pela agência ISMBR e exercerá o cargo de custodial host, respondendo pela limpeza e organização das áreas públicas de passageiros e tripulantes.

“Estou bastante ansioso. Dois fatores me atraíram: o salário em dólar e viajar para outro país, conhecer lugares, culturas e pessoas”, disse Leonardo, que é natural de Belo Horizonte (MG) e aluno do Projeto Jovens Tripulantes, promovido pela empresa Deck4. “Eu tiro muitas dúvidas e estou me preparando para embarcar com clareza do que posso encontrar a bordo”, completou.

A consultora de cibersegurança Louise Silva Ferreira, de 33 anos, nasceu em Mesquita (RJ) e não vê a hora de embarcar. Embora já tenha feito três cruzeiros como passageira, dessa vez irá a bordo como tripulante. Ela também se qualificou pelo Jovens Tripulantes e aguarda a finalização do processo junto à MSC para assinar o contrato. No navio, Louise trabalhará como program hostess, desempenhando atividades de escritório.

Disposição

O trabalho em cruzeiros exige mais que espírito aventureiro. É fundamental ter disposição para enfrentar jornadas de 11 horas diárias, por nove meses. Quem alerta é o idealizador do Jovens Tripulantes e fundador da Deck4, Fabrício Brito. Segundo ele, os candidatos passam por um rigoroso processo de seleção, em que 80% das pessoas são reprovadas.

“Trabalhar em navio não é para todo mundo. O candidato precisa ter perfil, convencer os recrutadores que está disposto a enfrentar jornada diária de 11 horas, sete dias por semana, longe da família. Quando a gente percebe que uma pessoa não vai se adequar, o recrutador prefere reprová-la, ainda que a pessoa demonstre ter um inglês incrível e uma experiência na área de hotelaria absurda”.

Cota de brasileiros

Na temporada 2023/2024, o setor estima a geração de 15 mil vagas diretas. “As companhias contratam tripulantes o ano inteiro. Com a temporada brasileira, o número aumenta significativamente porque as companhias são obrigadas por lei a ter 15% de brasileiros na tripulação de cada navio”.

Os contratos variam de seis a nove meses e são regidos pela Convenção Marítima do Trabalho de 2006. No Brasil, conforme exige o Ministério do Trabalho, os tripulantes brasileiros precisam ter, no mínimo, dois meses de descanso entre um contrato e outro. Os salários são atrativos. Por exemplo, um lavador de pratos ganha, em média, US\$ 1 mil (cerca de R\$ 5 mil) e um garçom pode receber até US\$ 2 mil mensais (aproximadamente R\$ 10 mil).

O presidente da Associação dos Profissionais do Turismo da Baixada Santista (APT), Eduardo Silveira, afirmou que o segmento de cruzeiros é um dos mais importantes para o turismo da região,

mas há desafios a serem superados no setor. “Principalmente na questão da lei de cabotagem, devido à redução da cota obrigatória para a contratação de mão de obra brasileira, que desde a pandemia foi reduzida para o mínimo 15%. Por isso, o foco precisa ser na formação e na qualificação de quem pretende trabalhar e seguir carreira no setor”.

Pré-requisitos para atuar como tripulante:

- Ter acima de 18 anos
- Falar inglês, ao menos, no nível básico. É preciso conseguir se comunicar na língua
- Ter experiência ou formação profissional na área que deseja atuar. Não é necessário ter comprovação em carteira
- Ter passaporte válido - Disponibilidade para viajar embarcado de 6 a 9 meses

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/09/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ AUTORIZA INSTALAÇÃO DE IPTUR EM SANTA CATARINA

Esse é o quinto IPTur aprovado pela ANTAQ para o estado catarinense



Os empreendimentos portuários voltados ao desenvolvimento do turismo vão ao encontro das políticas públicas em âmbito nacional, regional e local. (Crédito da Imagem: Flomar Transportes Aquaviários Ltda.)

Brasília 22/09/2023 - A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) autorizou Flomar Transportes Aquaviários Ltda para realizar operação de Instalação Portuária

de Turismo (IPTur), localizada em Balneário Piçarras (SC), destinada à movimentação de passageiros.

O processo de autorização do IPTur, denominado “Porto Park”, foi relatado pela diretora da ANTAQ, Flávia Takafashi na última Reunião de Diretoria Colegiada (ROD) realizada nesta quarta-feira (20). Em seu voto, a diretora falou sobre as descrições do novo empreendimento.

“A instalação portuária sob análise totaliza 29.905 m² de área, exclusivamente sobre a água, contando com plataforma de embarque e desembarque de passageiros de 11.664m². Observa-se que o projeto visa efetuar o embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes para o provimento de embarcações de turismo, desenvolvendo atividades de recreação e lazer marítimo e visa fomentar o turismo na localidade e no Estado de Santa Catarina”, disse.

Conforme a Resolução Normativa (RN) 71/2022– que rege a autorização e construção de Terminais de Uso Privado (TUP) e de instalações portuárias – a autorização terá o prazo de até 25 anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que a atividade portuária seja mantida e, na forma das diretrizes do Poder Concedente, o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e a modernização das instalações portuárias.

A autorização deferida não desonera a empresa do atendimento aos padrões de segurança exigidos pelos entes intervenientes na operação, sobretudo no tocante às competências relacionadas à Marinha do Brasil, Corpo de Bombeiros e órgão de meio ambiente.



Esse já é o quinto IPTur aprovado pela ANTAQ para o estado. Três dos quatro aprovados já estão em operação. São eles: IPTur Porto Belo, situada em Porto Belo-SC e explorada pela Prefeitura do município (primeira IPTur autorizada no Brasil); IPTur Atracadouro Barra Sul, situada em Balneário Camboriú e explorada pela empresa BONTUR - BONDINHOS AÉREOS LTDA e IPTUR São Francisco do Sul ou Pier de Passageiros do Centro Histórico, situada em São Francisco do Sul-SC e explorada pela Prefeitura do município.

Vale lembrar que a ANTAQ não regula os cruzeiros e sim o terminal ao qual o cruzeiro atraca. Para mais dados sobre as instalações portuárias do país, confira o Painel de Instalações Portuárias da ANTAQ. Os autos serão enviados ao Ministério de Portos e Aeroportos para definição acerca da celebração do contrato de arrendamento.

Temporada de cruzeiros

A aprovação do IPTur vem ao encontro do fim da alta temporada de cruzeiros. Segundo dados da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (CLIA Brasil) a temporada 2022/2023 (de outubro de 2022 a abril de 2023) marcou a volta do Brasil à rota de importantes companhias marítimas de todo o mundo.

A indústria recebeu 26 navios em 2022 e receberá 22 em 2023, com capacidade adicional de pouco mais de 104 mil leitos, com previsão de mais navios e leitos para os próximos anos (2024-2026). Além disso, nove navios percorreram 17 destinos dentro do Brasil. Houve aumento expressivo do número de viajantes em comparação à temporada anterior, com 802,7 mil cruzeiristas.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 25/09/2023



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

INSTITUCIONAL - MINISTÉRIOS DE PORTOS E AEROPORTOS E DE TRANSPORTES ANUNCIAM AÇÕES INTEGRADAS CONTRA ESTIAGEM NOS RIOS DO AMAZONAS E RONDÔNIA, E CONVOCAM REUNIÕES COM GOVERNADORES E BANCADAS FEDERAIS DOS ESTADOS



Os Ministérios de Portos e Aeroportos e de Transportes anunciaram, neste domingo, ações estratégicas para mitigar a estiagem que assola os rios do Amazonas e de Rondônia. Além disso, o MPor e Transportes convocaram para próxima terça-feira uma reunião com os governos estaduais e bancadas federais para discutir o assunto.

De acordo com os ministérios, as situações emergenciais estão sendo tratadas com regime de urgência. No caso de Benjamin Constant/Tabatinga, no Rio Solimões, os levantamentos e estudos iniciais foram realizados e já foi declarada a situação de emergência. Segundo o MPor e Transportes, os recursos já foram reservados. Os órgãos aguardam os trâmites finais para a publicação do contrato de dragagem na região, que deve ocorrer até o início de outubro.

No caso da região da foz do Rio Madeira e região do Tabocal, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, tão logo tomou conhecimento, iniciou os levantamentos necessários, que estão em andamento; para dar continuidade ao processo de contratação. A estimativa é de que a dragagem seja iniciada no local na primeira quinzena de outubro.

Em meio às ações, na próxima terça-feira, os Ministérios de Portos e Aeroportos e de Transportes se reunirão com os governadores do Amazonas, Wilson Miranda Lima; e o governador de Rondônia, Marcos Rocha; além dos deputados e senadores dos estados. O intuito é discutir a seca incomum na região que pode reduzir a capacidade de transporte em até 40%, em duas semanas; e apresentar as ações estratégicas que já estão sendo tomadas.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 25/09/2023

SEMANA DO MPOR ENCERRA MARCADA PELA VISITA DE SILVIO COSTA FILHO A SANTOS

Na primeira viagem oficial, ministro autoriza iniciativas para melhoria e expansão do ativo, atende sindicatos e lideranças e anuncia a permanência de Pomini na APS



Ministro faz sobrevoo na área portuária de Santos com Pomini e a nova secretária do MPOR, Mariana Pescatori.
Foto: Vosmar Rosa/MT

Na visita que fez a Santos e Guarujá, na última quinta-feira (21), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, deu o pontapé a iniciativas que vão melhorar a infraestrutura e expansão do Porto de Santos, o maior do Hemisfério Sul.

Uma delas foi a assinatura de documentos que aprovam estudos da Autoridade Portuária para inclusão, na margem direita, de área de 400 mil metros quadrados para ampliação das atividades portuárias.

Costa Filho também autorizou levantamento técnico para a criação de mais quatro berços de atracação na região da Alemoa. Para Guarujá, ficou firmado o compromisso de realização das obras da segunda fase da Avenida Perimetral da margem esquerda.

O ministro anunciou ainda a criação do cronograma de encontros para discussão de temas prioritários para o Porto de Santos. “Vamos estabelecer um cronograma e manter um diálogo para agilizar as demandas do Porto de Santos”, destacou.

Porto público e Pomini na APS

A agenda foi acompanhada pela nova secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori e por Anderson Pomini, confirmado pelo ministro na presidência da Autoridade Portuária de Santos (APS). “Pomini tem capacidade de dialogar e construir pontes. E dessa maneira, poderemos ampliar cada vez mais a boa governança do Porto de Santos. Quando o Porto vai bem, São Paulo e o Brasil vão bem”, ressaltou.

Costa Filho sobrevoou todo o Porto de Santos e foi recebido pelo capitão de Mar-e-Guerra, Robledo de Lemos Costa e Sá. Em coletiva à imprensa, o ministro garantiu que o túnel Santos-Guarujá sairá do papel e que é uma decisão do Governo não privatizar o Porto de Santos, mas que quer trazer a iniciativa privada para perto objetivando otimizar as operações. “A nossa relação com o setor privado é total”, disse.

Costa Filho afirmou, ainda, que deseja desburocratizar as operações portuárias, que hoje demoram mais de dois anos para serem autorizadas.

Encontros

A agenda do ministro em sua viagem a Santos foi extensa, contemplando encontro com representantes dos sindicatos de trabalhadores do Porto para receber reivindicações das categorias, bem como lideranças do setor produtivo regional, da comunidade portuária, e com lideranças como o prefeito Rogério Santos.

Parque do Valongo

Junto com a comitiva, Costa Filho conheceu o primeiro trecho de cais do Porto de Santos, onde sete armazéns desativados vão ser recuperados para a criação do Parque Valongo, no Centro Histórico, projeto com recursos da iniciativa privada para construção de uma área turística, que incluirá restaurantes, espaços culturais, de lazer, convivência e de atividades esportivas.

Na sequência, o ministro e comitiva navegaram pelo canal do Porto até o Clube de Santos, onde seguiram de carro à Prefeitura de Guarujá. Lá, o prefeito Válter Sumam falou sobre a importância das obras da Perimetral da margem esquerda e da instalação do Aeroporto Metropolitano, que Costa Filho visitou a seguir, encerrando a visita.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 25/09/2023

ASSINATURA DE ACORDO PELO GOVERNO FEDERAL GARANTE USO DE CNH POR BRASILEIROS RESIDENTES EM PORTUGAL

“Essa medida traz segurança no trânsito e facilita a circulação de brasileiros e portugueses”, disse o ministro Renan Filho



Assinatura de acordo bilateral ocorreu em Lisboa, após roadshow do Ministério dos Transportes - Foto: Luiz Siqueira/MT

Motoristas brasileiros que moram em Portugal vão ter a possibilidade de usar a carteira nacional de habilitação emitida no Brasil sem necessidade de troca do documento de habilitação pelo do país estrangeiro, após assinatura de acordo de reciprocidade nesta sexta-feira (22) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, e pelo embaixador brasileiro Raimundo Carreiro, pelo lado brasileiro, e pelo ministro das Infraestruturas

português, João Galamba.

“Essa medida traz segurança no trânsito e facilita a circulação de brasileiros e portugueses pelos dois países. É um acordo muito importante para Brasil e para Portugal que finalmente conseguimos assinar, graças à retomada das relações com todo o mundo pelo presidente Lula”, afirmou o ministro Renan Filho, logo após a assinatura, que ocorreu ao fim do roadshow Brasil Transport Invest – Portugal, em Lisboa.

Desta forma, com o novo acordo assinado pelo governo brasileiro, não será mais necessária qualquer troca de documento de habilitação: ao dirigir em Portugal, o brasileiro residente apresenta a sua CNH, que poderá ser usada até a data de validade original. Pelo princípio da reciprocidade, a mesma regra será aplicada aos portugueses que morem em terras brasileiras.

Como funciona o acordo?

- o documento de habilitação deve ser emitido no Brasil ou em Portugal;

- podem contar com suporte físico ou digital;
- ter menos de 15 anos de emissão;
- documento precisa respeitar a legislação local;
- serve para condutores com até 60 anos.

No Brasil, o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), ficará responsável pela execução do acordo e, em Portugal, o órgão responsável será o Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 25/09/2023

BLITZ EDUCATIVA EM BRASÍLIA REFORÇA CUIDADO NA ABORDAGEM DE TRÂNSITO COM PESSOAS AUTISTAS

Parceria entre Senatran e Polícia Rodoviária Federal também promoveu uma blitz da Lei Seca na BR-070/DF. “É muito importante a gente retomar essa discussão pelo Brasil”, disse o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão



Blitz educativa na BR-070/DF teve a presença da Senatran e da PRF - Fotos: Márcio Ferreira/MT - Foto: Marcio Ferreira/MT

Motoristas que trafegavam na manhã desta sexta-feira (22) no trecho da travessia urbana da BR-070 em Ceilândia, no Distrito Federal, foram surpreendidos com uma blitz educativa que, além de reforçar a Operação Lei Seca, apresentava cuidados no momento de abordar pessoas com transtorno do espectro autista (TEA). O evento teve relação com Dia Nacional de Luta da Pessoa com Deficiência, celebrado ontem (21), e

com a Semana Nacional de Trânsito, organizada pela Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes (Senatran/MT).

Na Blitz do Autismo, os policiais realizaram abordagens educativas e entregaram panfletos com informações sobre o que é o autismo e como as pessoas com TEA devem ser tratadas. “Nós vamos estudar esse documento, que é uma iniciativa muito importante da Polícia Rodoviária Federal, e veremos a forma de ampliar isso para os órgãos locais de trânsito”, disse o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

Abordados na barreira policial, também era verificado o nível de alcoolemia pela Operação Lei Seca. “Estamos intensificando os trabalhos da operação lei seca, aqui com a blitz realizada pela Polícia Rodoviária Federal. É muito importante a gente retomar essa discussão pelo Brasil de coibir o uso do álcool na direção”, completou o secretário nacional de Trânsito.

Redução de sinistros

“Temos um desafio enorme que é a diminuição das mortes e dos sinistros. Estamos criando uma cultura de parceria e de sinergia para que a gente possa estar o ano inteiro com ações educativas. O cidadão é fundamental nessas ações”, disse a diretora do Departamento de Segurança de Trânsito do Ministério dos Transportes, Maria Alice Nascimento.

A Semana Nacional de Trânsito é comemorada, anualmente, no período de 18 e 25 de setembro. O propósito é conscientizar os cidadãos para a necessidade de valorização da vida no trânsito. Neste ano de 2023, o tema escolhido é “No trânsito, escolha a vida”. A iniciativa está alinhada à Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, proposta pela Organização das Nações Unidas. A meta é reduzir pela metade o número de mortes no trânsito no Brasil até 2030.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 25/09/2023



PORTAL PORTO GENTE

ECOVIAS EXECUTA OBRAS E SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO NAS RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES

Redação Portogente

Lavagem de novas placas e manutenção de pavimento fazem parte das ações programadas para a semana

A Ecovias, concessionária responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), realizará serviços de manutenção em todas as rodovias entre 25 de setembro e 01 de outubro, que têm como objetivo manter a qualidade das vias, a segurança viária e o conforto dos usuários.



Em toda extensão da via Anchieta e ambas direções, do km 9,7 ao km 65, das 08h às 17h e das 21h às 05h, estão programadas intervenções de manutenção de pavimento, de passarelas e juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas e limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego. Apenas do km 40 ao km 48, em ambos os sentidos da via e no período diurno, acontece o serviço de levantamento topográfico. Também serão realizados em todo o trecho e em ambos os sentidos da via, no período noturno, trabalhos de lavagem e reforço de sinalização vertical para placas.

Para a rodovia dos Imigrantes, estão previstos os serviços de manutenção de pavimento, de passarelas e juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas e limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego ao longo de toda a rodovia, entre o km 11 e o km 70, nos sentidos capital e litoral, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Ainda em todo o trecho, ambos os sentidos e apenas no horário noturno, das 21h às 05h, haverá lavagem e reforço de sinalização vertical para placas.

Nas rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, em toda a extensão e ambos os sentidos, está programada manutenção de pavimento, de passarelas e juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas e limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego, das 8h às 17h e das 21h às 05h. No período noturno, das 21h às 05h, haverá lavagem e reforço de sinalização vertical para placas.

Já as Interligações Baixada e Planalto e a saída do Guarujá pela SP-248 receberão, em todo o trecho e em ambas as direções, serviços de manutenção de pavimento, de passarelas e juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas e limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego, acontecem das 08h às 17h e das 21h às 05h. Já no período noturno, das 21h às 05h, estão previstas as obras de lavagem e reforço de sinalização vertical para placas.

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

Bloqueios

Nas noites de segunda (25) e quinta-feira (28), estão previstos os bloqueios no trecho de serra da pista norte da Imigrantes, para transposição de cargas especiais. A intervenção deve ocorrer entre

23h30 e 5h30. Neste período, para seguir em direção a São Paulo, os motoristas deverão utilizar o trecho de serra da pista norte da Anchieta. Esta programação pode sofrer alterações devido às condições climáticas.

Na terça-feira (26) e quarta-feira (27), das 23h30 às 05h30, a pista sul da rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra, do km 40 ao km 55, para obras de manutenção. Durante a realização dos trabalhos a descida acontece apenas pela via Anchieta.

Recomendações aos motoristas

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/09/2023

PORTO DE SANTOS COMO IMENSO CANTEIRO DE OBRAS

Editor Portogente

Hoje, 80% das mercadorias comercializadas globalmente são transportadas em navios (ONU).

A primeira visita do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (sem partido), à sede da Autoridade Portuária de Santos, ocorreu em 21 de setembro último e juntamente com a Secretária de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori. Como era esperado, foi um evento político concorrido, anúncios de intenções e sinalizações. Confirmou o presidente do porto Anderson Pomini no cargo. Como prioridades, confirmou as do seu antecessor: a construção do túnel submerso e a dragagem de aprofundamento do canal para 17 metros. Projetos anunciados por décadas.



Guindaste ao lado de rio. Descrição gerada automaticamente. Foto: Maria Lúcia Silva.

Veja mais * Niterói constrói caminho para um futuro pujante

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115599-niteroi-constroi-caminho-para-um-futuro-pujante>

Dando potência às suas intenções, avisou que o presidente Lula, em data a ser marcada, irá assinar o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), juntamente com o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, abrangendo o túnel submerso ligando Santos ao Guarujá. Também uma sinalização de aproximação do Partido Republicanos ao governo. Em sala fechada, o ministro fez a reunião de praxe com os sindicalistas. E não se esqueceu de colocar o aeroporto do Guarujá, na margem esquerda do porto, no rol de seus desejos. Uma característica rara dentre os portos do mundo. Todavia, há muitos anos, meros anúncios.

Veja ainda * Desserviço parlamentar contra o Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115568-parlamentar-santista-atrapalha-porto-de-santos>

Ao que pareceu, Silvio Costa desconhece o projeto hidroviário que vem sendo gravemente ameaçado por travessias de rios da região, por pontes executadas pelo governo do Estado de São Paulo. Sem calado aéreo, a reduzida altura impede a passagem de barcaças com contêineres e inviabiliza a integração das hidrovias à logística portuária. Entretanto, é uma logística estratégica e essencial, principalmente ao projeto da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), no Porto de Santos, anunciado há mais de 20 anos.



Veja também * ZPE do Porto de Santos é projeto para a atual diretoria

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115543-zpe-do-porto-de-santos-e-projeto-para-a-atual-diretoria>

O ministro assegurou, sem explicar como, uma Autoridade Portuária mais atuante na relação Porto Cidade e valorização das práticas ESG (acrônimo em inglês, na tradução Ambiente, Social e Governança). Para tanto, é urgente que seja adotado um Master Plan (Plano Mestre) dinâmico e permanente, de forma a garantir a sua implantação com qualidade e rigor. Condições para o porto e a sua região se desenvolverem harmonicamente. O projeto municipal Valongo -Paquetá, em curso, ameaça a logística rodoviária no porto.

Veja ainda * O valor da atual administração do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115514-o-valor-da-atual-administracao-do-porto-de-santos>

Cumprir essa meta no curto prazo de três anos e três meses, entremeados de campanhas eleitorais, faz-se imperativa uma estratégia eficaz, priorizando inovações e insights profundos de como são os processos e como podem ser melhorados. A penúltima diretoria do Porto de Santos saiu algemada pela Polícia Federal e a última foi um fracasso. Portanto, é preciso dar significado a esse desafio e tratá-lo como um sistema de criação de valores.

Veja também * Portolão começa pelo Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/104490-portolao-comeca-pelo-porto-de-santos>

O fato relevante do ministro Sílvio Costa considerar que o Porto de Santos é o melhor ativo portuário do Hemisfério Sul, é uma declaração a exigir responsabilidade e competência. Isto há sobejamente e devem ser postas em prática. São fatores de segurança e forte atrativo de capitais globais, bem como fomento de parcerias. Assim, o presidente Lula poderá anunciar um dos maiores canteiros de obras do Brasil, no porto da sua infância.

Veja mais * Um museu que conta a história do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115442-um-museu-que-Conta-a-historia-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/09/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – SECA NO NORTE: O GOVERNO REAGE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A seca precoce que impacta os rios do Amazonas e de Rondônia exige uma resposta ágil e eficaz do Governo. E é encorajador ver que os ministérios de Portos e Aeroportos e de Transportes estão agindo com urgência para enfrentar essa situação crítica.

A declaração de situação de emergência em Benjamin Constant e Tabatinga, no Rio Solimões, e a reserva de recursos para a dragagem na região são passos fundamentais para garantir que o transporte fluvial continue operando e que a economia local não seja prejudicada de forma irreparável. É também um sinal de que os órgãos governamentais estão cientes da gravidade da situação e estão tomando medidas concretas para enfrentar o problema.

A região da foz do Rio Madeira e do Tabocal também está recebendo a devida atenção, com levantamentos em andamento e planos para iniciar a dragagem em breve. Essa é outra medida



essencial para garantir que as vias navegáveis permaneçam abertas e que o transporte de cargas não seja interrompido.

Além disso, a convocação de uma reunião com os governadores dos estados afetados e as bancadas federais demonstra um esforço conjunto para lidar com essa crise – a medida foi anunciada ontem, no mesmo dia em que o BE News destacou como manchete a crise logística causada pela seca na Região Norte, que está reduzindo a capacidade de transporte dos rios dessa parte do País. O diálogo entre os governos Federal e estaduais, juntamente com os legisladores, é crucial para identificar soluções eficazes e garantir que todas as partes interessadas estejam alinhadas na busca por uma resposta eficiente.

A seca na Região Amazônica não é apenas um problema local; suas ramificações podem afetar todo o País. Portanto, a rápida resposta do Governo é mais do que bem-vinda; é necessária para mitigar os impactos econômicos e sociais dessa crise.

É imperativo que as ações planejadas sejam implementadas com a mesma velocidade com que foram concebidas. O Brasil conta com essa resposta rápida para enfrentar os desafios da seca e garantir a fluidez das vias fluviais, que são vitais para a economia e o bem-estar da população da Região Amazônica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SECA NO NORTE 1

O Governo Federal anunciou, nesse domingo, medidas para reduzir os impactos negativos da seca que atinge os rios do Amazonas e de Rondônia, na Região Norte. As ações foram divulgadas pelos ministérios de Portos e Aeroportos e de Transportes. Estão previstas dragagens emergenciais nesses rios e, amanhã, será realizada uma reunião entre os ministros das duas pastas e representantes dos governos estaduais e das respectivas bancadas federais.

SECA NO NORTE 2

A reação do Governo ocorre 24 horas após o BE News destacar a crise logística que se forma no Norte do Brasil, com a estiagem e a conseqüente redução de profundidade no leito dos rios. Segundo a reportagem publicada no jornal e no portal, neste mês, a capacidade de transporte do Rio Amazonas já foi diminuída em 40% e, em outubro, se nada for feito, cairá para 50%.

SECA NO NORTE 3

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, já foi decretada situação de emergência no trecho do Rio Solimões que passa pelas cidades de Benjamin Constant e Tabanga. E, em breve, deve ser publicado o contrato de dragagem para essa parte do rio. O serviço terá início no próximo mês. Nas regiões da foz do Rio Madeira e do Tabocal, o processo de contratação da dragagem já foi iniciado, devendo começar nos próximos 20 dias.

SECA NO NORTE 4

Na tarde desse domingo, as ações adotadas para reduzir a crise logística causada pela seca na Região Norte foram destacadas pelo ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, em sua conta no X (atual nome do Twitter). Ele informou que, “junto com o ministro dos Transportes, @RenanFilho, estamos acompanhando de perto e tomando as medidas cabíveis diante da estiagem que assola os Rios do Amazonas e Rondônia. Começamos a resolver as questões emergenciais em regime de urgência e estamos finalizando os trâmites para a publicação do contrato de dragagem dos rios”. E destacou que, “já na próxima terça-feira, vamos nos reunir com os governadores do Amazonas e de Rondônia para tratar do assunto”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2023

REGIÃO SUL - TCP INAUGURA NOVA SUBESTAÇÃO DE ENERGIA

Expectativa é de que a capacidade em movimentação de carga refrigerada aumente

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O sistema conta com um transformador de 25 kVA de potência, com tensão de entrada de 138 kV e saída em 13,8 kV para distribuição para as outras subestações já presentes Fotos: Cláudio Neves/Portos do Paraná

A empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) inaugurou na última quarta-feira (20) a mais nova subestação de energia do terminal modelo GIS F35-4, fabricada pela General Eletric (GE). A solenidade de inauguração contou com a participação da diretoria da Portos do Paraná, da TCP e, também, da CET Brasil, empresa responsável pela execução da

obra.

O projeto tem como objetivo eliminar completamente o gargalo da restrição da cota de eletricidade para atender à demanda de 1.554 tomadas refrigeradas adicionais. As melhorias incluem, ainda, ampliação do pátio, execução da RTG elétrico em todo o pátio e STS adicionais no cais conforme plano estratégico da empresa.

Instalado em um prédio de dois andares, com área total de 446 metros quadrados, localizado dentro do terminal, o sistema conta com um transformador de 25 kVA de potência, sendo tensão de entrada de 138 kV e saída em 13,8 kV para distribuição para as outras subestações já presentes no local.

“Atualmente o Porto de Paranaguá é o corredor mundial de exportação de carne de frango congelada e a subestação vai garantir a manutenção da temperatura destes contêineres refrigerados. O Paraná mostra, cada vez mais, o quanto está preparado para suprir a demanda crescente do mercado”, comentou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

De acordo com o coordenador de manutenção da TCP, Wilson do Pilar Cordeiro Junior, o antigo sistema limitava a carga distribuída no terminal a 10 MVA, enquanto o novo deve fornecer 25 MVA, podendo ser expandido a até 50 MVA com a futura instalação de um segundo transformador.

“Com esse aumento na nossa capacidade de carga, a subestação vai viabilizar, por exemplo, a expansão do número de tomadas da área reefer de 3.572 para 5.126 até o final do ano, além de garantir o fornecimento de energia para os equipamentos eletrificados, que fazem parte da estratégia do terminal em reduzir a emissão de gases de efeito estufa”, explicou Cordeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2023

REGIÃO SUL - MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS PÚBLICOS GAÚCHOS TEM CRESCIMENTO DE 10%



Complexos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre apresentaram bons números de janeiro a agosto

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br

O maior resultado foi obtido pelo Porto do Rio Grande, que movimentou 27.108.695 toneladas, quantidade de carga que é 10,39% maior que o contabilizado em 2022 Fotos: Divulgação/PortosRS

No período de janeiro a agosto de 2023, os três portos públicos operados pela Portos RS tiveram movimentação positiva. O resultado impulsionou o crescimento geral do setor portuário no Estado, que atingiu 10,12% de aumento em comparação com o mesmo período do ano passado.

O maior resultado foi obtido pelo Porto do Rio Grande, que movimentou 27.108.695 toneladas, quantidade de carga que é 10,39% maior que o contabilizado em 2022, quando foram 24.556.234 toneladas.

O Porto de Pelotas movimentou 899.026 toneladas, valor que variou positivamente em 6,38% na comparação com o ano passado. Já no Porto de Porto Alegre, foram movimentadas 575.842 toneladas, números que representam um aumento de 3,61% em relação ao período de janeiro a agosto de 2022.

Ao longo dos oito meses de 2023 circularam pelas hidrovias administradas pela Portos RS 2.474 embarcações, sendo 2.020 delas com destino ao Porto do Rio Grande. A unidade de Pelotas recebeu pelo Canal São Gonçalo 356 barcaças e no Porto de Porto Alegre atracaram 98 embarcações, entre navios e barcaças.

Mercadorias

Segundo a Autoridade Portuária, os graneis sólidos são os mais movimentados nos portos gaúchos, com o total de 18.257.780 toneladas. Na sequência aparecem as cargas gerais, com 7.772.395 toneladas e na terceira posição os graneis líquidos, com 2.533.388 toneladas.

Ao longo desse período, a movimentação de contêineres apresentou um crescimento de 17,72%. As operações realizadas de janeiro a agosto somaram 402.505 TEU.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2023

REGIÃO SUDESTE - PRESTES A COMPLETAR 25 ANOS, CONCAIS INVESTE R\$ 4,1 MILHÕES EM SEGURANÇA

Terminal Marítimo de Passageiros de Santos se prepara para temporada de cruzeiros 2023/2024

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O Concais é o primeiro do Brasil a ser certificado pelo ISPS Code, que atesta o cumprimento de normas internacionais de segurança para controle de acessos e monitoramento Crédito: Divulgação

O Terminal Marítimo de Passageiros de Santos, conhecido como Concais, vai completar no próximo mês de novembro 25 anos de operação e está focado em melhorar a segurança dos turistas que passam por ali todos os anos, durante as temporadas de cruzeiros. Em 2023, a gestão aplicou R\$ 4,1 milhões em equipamentos,

câmeras e atualizações de softwares de segurança. Desde a sua inauguração, foram investidos ao todo R\$ 30 milhões.

Os investimentos atendem às Portarias Coana (Coordenação-Geral de Administração Aduaneira) 80 e 76, que dispõem sobre as condições de funcionamento e os requisitos técnicos do sistema de segurança de um recinto alfandegado.

Agora, o Concais está se preparando para mais uma temporada de cruzeiros marítimos, que começa em outubro e será a maior da década, segundo a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Cria Brasil).

Inaugurado em 1998, o terminal já registrou a passagem de 12,6 milhões de pessoas e 4 milhões de tripulantes. Em relação aos navios, até a última temporada, atracaram no Porto de Santos 321 navios de diferentes nacionalidades.

O terminal de passageiros é também o primeiro do Brasil a ser certificado pelo ISPS Code, ou Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias, que atesta o cumprimento de normas internacionais de segurança para controle de acessos e monitoramento.

Em comunicado, o Concais ressaltou que o maior compromisso de sua gestão é com a segurança, especialmente porque, devido ao contrabando de armas, materiais explosivos, e drogas, a segurança nos terminais de cruzeiros precisou ser intensificada nos últimos anos.

“É obrigatório que todos os passageiros e tripulantes passem pela inspeção de malas de mão, detector de metais e, quando necessário, revista pessoal, tudo isso antes do embarque no navio nos dos salões de embarque do Concais que são equipados com escâneres, câmeras e seguranças”, detalhou.

A inspeção de bagagens que seguem para as cabines é um dos procedimentos mais importantes nesta etapa da segurança, já que grande parte dos incidentes envolvendo o embarque de objetos não permitidos e produtos ilícitos acontece com a ocultação deles dentro de bagagens. O salão de recebimento dessas malas é totalmente alfandegado e 100% das malas são escaneadas.

O fluxo de passageiros fica ainda mais intenso quando, por exemplo, o terminal recebe três navios simultaneamente, chegando a atender 32 mil passageiros e mais 2,5 mil tripulantes de cruzeiros.

“Ao garantir o controle das operações com excelência no atendimento, atuando em conjunto com os órgãos de segurança, o terminal torna-se referência no mundo, e isso tem um efeito local positivo”, ressalta.

Somente na última temporada, o embarque e desembarque de passageiros impactou a economia de Santos e região em R\$ 500 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2023

REGIÃO SUDESTE - RIO BRASIL TERMINAL INAUGURA NOVA LINHA LIGANDO PORTO DO RIO DE JANEIRO À EUROPA

Serviço E2S2, da Cosco, foi lançado oficialmente no dia 15, com o navio Xin Nan Tong

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O evento de inauguração do serviço E2S2, realizado no último dia 15, reuniu representantes da diretoria executiva da PortosRio e da empresa chinesa Cosco Shipping

A Rio Brasil Terminal, localizada no Porto do Rio de Janeiro, inaugurou o serviço E2S2, da empresa chinesa Cosco Shipping. A inclusão do terminal foi comemorada no último dia 15, com a atracação do navio Xin Nan Tong.

O serviço conecta a Europa, a partir dos estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais. A Rio Brasil Terminal integra o Grupo ICTSI - International Container Terminal Services. A rota Europa-Leste da América do Sul opera com capacidade de 4.500 TEU por navio.

Grande exportador de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, o Rio de Janeiro também possui papel importante na importação de petrolíferos, automóveis e peças, produtos eletrônicos, máquinas e equipamentos industriais, produtos químicos e farmacêuticos.

O diretor-presidente da PortosRio, Alvaro Savio, afirmou que o novo serviço representa uma marca significava para o Porto do Rio de Janeiro e que também ajudará muito o estado vizinho, Minas Gerais.

O vice-gerente geral da Cosco Shipping Lines, Jeffrey Ge, afirmou que o principal foco, além de promover as trocas econômicas e comerciais, é garantir a estabilidade da cadeia de suprimentos. O executivo destacou a capacidade de TEU por navio que a nova linha terá.

Novo acordo

Na mesma ocasião, a Rio Brasil Terminal e Cosco Shipping Lines assinaram um contrato preliminar para operação do CLIA Pouso Alegre. Esse corredor abrange a cadeia de suprimentos como pátio de contêineres vazios e armazéns alfandegados no estado de Minas Gerais.

A secretária adjunta do Desenvolvimento Econômico do estado de Minas Gerais, Kathleen Garcia, vê com bons olhos a participação asiática na operação do corredor interior do Brasil. Acredita que trará confiança para que empresas chinesas invistam no estado e adquiram produtos locais

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2023

REGIÃO NORDESTE - TEMAPE QUER INICIAR OBRA DE AMPLIAÇÃO DA TANCAGEM DE COMBUSTÍVEIS EM SUAPE

Companhia aumentará a capacidade de tancagem de 60 milhões de litros atuais para 81 milhões de litros

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A Temape está implantando um novo terminal no Porto de Itaqui. As obras começaram em setembro do ano passado e estão 60% prontas, num investimento de R\$ 187 milhões
Crédito: Divulgação

A empresa pernambucana Temape – Terminais Marítimos de Pernambuco SA pretende começar, dentro dos próximos quatro meses, as obras de ampliação da tancagem de combustíveis na unidade que opera no Porto de Suape (PE).

O projeto vai aumentar a capacidade atual de tancagem de 60 milhões de litros para 81 milhões de litros, em um investimento de R\$ 130 milhões – valor 80% financiado pelo Banco do Nordeste (BNB), por meio de recursos do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE). Os trabalhos devem ser concluídos no primeiro semestre de 2025.

A empresa quer aumentar a sua atuação no segmento de armazenagem e atender o crescimento previsto para a distribuição de combustíveis. Atualmente, ela presta serviço vinculado à armazenagem, recepção e expedição de grãos líquidos, além de realizar a distribuição de combustíveis, atendendo a mais de 4.500 postos da bandeira Petrovia e 130 postos com bandeira própria, no Nordeste e Centro-Oeste do país. A Petrovia existe há 22 anos e atua em todo o Nordeste. Hoje, tem filiais em Goiás e Tocantins.

Além de investimentos em Suape, a Temape está implantando um novo terminal no Porto de Itaqui, no Maranhão. As obras começaram em setembro do ano passado e estão 60% prontas, num investimento de R\$ 187 milhões. A previsão de inauguração é em julho do ano que vem.

O projeto também está recebendo recursos do FNE e é dividido em duas etapas. A primeira contempla a implantação de onze tanques com capacidade total de 60 mil m³. Estão sendo construídas ainda plataformas rodoviárias de carga e descarga e um desvio ferroviário para 12 vagões, com capacidade de carregamento de 5,3 mil m³ por dia.

Na segunda etapa, que poderá ser objeto de outra contratação de crédito junto ao BNB, serão construídos mais seis tanques, aumentando a capacidade de tancagem para 95 mil m³. Entre construção e operação, as obras do Itaqui geram 150 empregos diretos.

O Temape é uma empresa fundada em 1998, a partir da união de oito unidades industriais de açúcar, álcool e energia nas regiões Nordeste (Pernambuco, Alagoas e Piauí), Centro-Oeste (Goiás) e Sudeste (São Paulo), que visaram a construção e operação de um terminal para movimentação de grãos líquidos na zona primária do Porto de Suape (PE), e, posteriormente, a distribuição de combustíveis por bandeira própria.

As usinas produtoras de etanol, energia e açúcar, sócias da Temape, cultivam, juntas, mais de 90 mil hectares de área própria e geram mais de 20 mil empregos diretos e indiretos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/09/2023

NACIONAL - ANTAQ CONFIRMA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO RIO MADEIRA PARA 2024

Segundo secretário, agência e Infra SA serão parceiras no desenvolvimento da modelagem

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



O secretário especial de Estudos e Projetos da Antaq, Bruno Pinheiro, participou da live promovida pelo Comitê de Infraestrutura da agência e transmitida pelo canal da ATP. Crédito: Reprodução/ATP

O secretário especial de Estudos e Projetos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Bruno Pinheiro, afirmou que os estudos para a concessão do Rio Madeira, no Amazonas, serão disponibilizados em 2024 no formato de

audiência pública.

De acordo com Bruno Pinheiro, a empresa Infra SA foi escolhida pela Antaq para a parceria na modelagem dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA).

“A estratégia do Madeira é essa; contratar a Infra SA [...] A nossa ideia não é se fechar em copas e o mercado conhecer o nosso projeto lá na audiência pública. Não, a ideia é a gente construir um estudo, elaborar o texto, mas ouvir o mercado, pegar todos os subsídios, todas as sugestões [...] E na audiência pública estar com um projeto que atenda, não sei a todos, mas a maioria”, disse.

A declaração foi dada durante a live promovida pelo Comitê de Infraestrutura da Antaq e transmitida pelo canal da Associação de Terminais Privados (ATP) na última sexta-feira, dia 22. A secretaria que está sob a coordenação de Bruno Pinheiro vem realizando estudos para melhorar o funcionamento das hidrovias brasileiras.

O secretário afirmou que por conta da seca que atinge a região Norte, a Antaq pretende ampliar áreas de levantamentos batimétricos para calcular o comportamento do Rio Madeira. Ele lembrou de

uma nota técnica da Antaq que sugeriu ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) uma intervenção no Rio Madeira.

O estudo mostrou que em alguns trechos não trafegam mais navios com 11,5 metros de calado. Segundo o levantamento, chegam a 31 centímetros de calado por dia. “Estamos indo para calado de 9 metros, isso dificulta a navegação”, informou.

Segundo a Antaq, o Brasil utiliza apenas 29,7% da capacidade hidroviária do país. De acordo com a ATP, um comboio de transporte aquaviário equivale a mais de 250 vagões ou a mais de 500 carretas. O custo de implantação de hidrovia é apenas de 2% a 8% dos necessários para a construção de ferrovias e rodovias, respectivamente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2023

OPINIÃO – ESTRATÉGIA - CLIMA E CULTURA ORGANIZACIONAL: VOCÊ CONHECE A DIFERENÇA?



HUDSON CARVALHO

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

opinio@portalbenews.com.br



“A cultura está para um grupo (organizacional) como que a personalidade ou caráter está para um indivíduo”

Edgar Henry Schein, suíço, psicólogo social e professor emérito da Sloan School of Management do MIT, conhecido por suas contribuições para o campo do desenvolvimento organizacional.

Schein criou, nos anos 80, um modelo de compreensão da cultura organizacional – ainda válido – composto por três níveis, os quais entendeu possuírem capacidade de influenciar a maneira como os colaboradores pensam e agem em diferentes situações no trabalho. São eles:

Símbolos e comportamentos: componentes visíveis como vestimenta, linguagem e comportamento;
Valores e normas: temas relacionados às regras estabelecidas no meio corporativo, expressas em políticas e códigos de ética e conduta;
Pressupostos: condutas inconscientes presentes na mente dos profissionais. Crenças adquiridas sem que ninguém mencione, aprendidas por meio da convivência, que se acumulam ao longo do “tempo de casa”.

Os colaboradores são afetados pelos pontos acima, ao mesmo tempo e com pequenas variações, conforme a personalidade de cada um. E são esses fatores, presentes nesses níveis, que criam uma forma de agir, fazer negócios e tomar decisões criando o que convencionamos chamar de cultura organizacional.

O modelo ajuda a entender a cultura existente. Mas como ela se forma? Imaginando o cenário mais complexo das grandes empresas, é assim:

O empreendedor tem uma ideia genial, monta um plano de negócios e toca seu negócio para frente. Sozinho, enquanto pode. Quando não é mais possível dar conta do crescimento, contrata alguém – você já imaginou – que pensa de forma parecida a dele. O processo repete-se várias e várias vezes



a cada contratação feita, sempre tendendo a trazer pessoas que pensam como ele. Até que o conjunto de suas atribuições não permite mais que ele contrate diretamente. Nesse momento, passa a delegar para o time. Mas lembre-se: são pessoas que têm linha de raciocínio muito próxima a dele, o que garante a entrada de mais e mais pessoas que pensam e agem de forma parecida.

O auge desse processo ocorre quando o “núcleo duro” do negócio, impossibilitado de contratar diretamente, delega para um departamento de RH estruturado ou consultoria, que escreve a “receita de cultura organizacional” nos textos de MISSÃO-VISÃO-VALORES – que pessoalmente prefiro definir em ordem inversa, começando pelos VALORES, afinal são eles quem nos definem, sejamos pessoas físicas ou jurídicas.

Reforçando essa ideia, Phil Knight conta uma história parecida a essa no livro “A marca da vitória: a autobiografia do criador da Nike”, mostrando como criou e desenvolveu uma das marcas mais emblemáticas, inovadoras e rentáveis do mundo.

Modestamente, tive o prazer e a honra de participar de experiência parecida junto a um grupo muito pequeno de profissionais, da criação de um dos maiores terminais de contêineres do Porto de Santos – hoje, o maior da América do Sul – ajudando a dirigir o projeto nos três primeiros anos, montando e dirigindo o RH nos sete anos seguintes. Mais uma vez, na prática, a teoria funcionou. Viva Schein!

Já vimos o suficiente sobre cultura. E o clima organizacional. O que é? Como se forma?

Sem definição de autor consagrado, uso a minha: é o sentimento de que o ambiente da empresa é agradável e produtivo para que todos sintam-se bem e engajados. Essa atmosfera de percepção da importância e valorização do capital humano estimula a motivação. Com os colaboradores motivados, o desejo espontâneo de contribuir para o crescimento do negócio aumenta.

Óbvio que essa é a definição do bom clima e que o contrário produz ... efeitos contrários. Não gerenciar adequadamente o clima organizacional e deixá-lo decair é prenúncio de maus tempos. Como gerenciá-lo, então? Antes de mais nada, sem medo. Ele não muda para pior do dia para a noite. Deteriora-se gradativamente pela falta de ação da liderança sobre os sinais que teimam em mostrar presença. E é algo que pode ser corrigido pela ação firme, cotidiana, de uma liderança presente, disposta a comunicar-se de forma clara e aberta sobre cada situação boa ou ruim, com base em fatos e dados, de forma respeitosa e com disposição de ouvir, não só de falar.

O elemento de maior efeito positivo sobre o clima é o agir de imediato. Não importa o tamanho ou a gravidade do problema. Hoje em dia, em função dos ciclos de avaliação de desempenho, muitas lideranças preferem aguardar esse momento para dar um “feedback estruturado”.

Tive um superior que anotava tudo que julgava importante sobre cada membro da equipe num pequeno caderno de capa vermelha. Ao final do ano, usava-o para advertir-nos sobre uma conduta que tivemos lá no começo e que ele julgou inapropriada. Ledo engano. Elogios (públicos) ou correções (em particular) devem ser feitos, de preferência, no mesmo dia.

Clima e cultura têm relação entre si? Sim. A dica é observar o Item 3 do Modelo de Schein, que conecta as duas coisas.

Para terminar, lembre-se: clima é temporário, cultura é perene (ou muda lentamente). Como ensinava Peter Drucker, cultura sempre tem preponderância. É ela quem decide. Nas palavras de mestre Drucker, “a cultura come a estratégia no café da manhã!”.

NÃO GERENCIAR ADEQUADAMENTE O CLIMA ORGANIZACIONAL E DEIXÁ-LO DECAIR É PRENÚNCIO DE MAUS TEMPOS. COMO GERENCIÁ-LO, ENTÃO? ANTES DE MAIS NADA, SEM MEDO. ELE NÃO MUDA PARA PIOR DO DIA PARA A NOITE. DETERIORA-SE GRADATIVAMENTE PELA FALTA DE AÇÃO DA LIDERANÇA SOBRE OS SINAIS QUE TEIMAM EM MOSTRAR PRESENÇA. E É ALGO QUE PODE SER CORRIGIDO PELA AÇÃO



FIRME, COTIDIANA, DE UMALIDERANÇAPRESENTE, DISPOSTAACOMUNICAR-SE DE FORMA CLARA E ABERTA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/09/2023



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE CABEDELLO SE PREPARA PARA OPERAÇÃO HISTÓRICA DE EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR

Informações: Porto de Cabedelo (25 de setembro de 2023)

O Porto de Cabedelo começou nesta semana a estocagem de 10 mil toneladas de açúcar para exportação. A carga será exportada pela Japungu Agroindustrial com destino a África do Sul.

A importante série de investimentos do Governo da Paraíba no Porto de Cabedelo foi fundamental para essa operação histórica, de acordo com Edmundo Barbosa, presidente-executivo do Sindicato da Indústria de Fabricação do Alcool no Estado da Paraíba (Sindalcool). O reconhecimento foi dado em reunião com o governador João Azevêdo na última quarta (20).

“O sentimento é de extrema felicidade em saber que os benefícios dos investimentos que fizemos no Porto de Cabedelo já estão chegando. A exportação de açúcar pelo nosso Estado vem ao encontro de novos investimentos que o Governo ainda irá promover, como a ponte ligando Cabedelo a Lucena e a ampliação das áreas de contêineres do próprio Porto de Cabedelo, o que vai beneficiar ainda mais outros setores”, afirmou João Azevêdo.

O agradecimento foi endossado por José Bolívar, da Japungu Agroindustrial. “Agradecemos ao governador João Azevêdo pela melhoria na infraestrutura do Porto e, a partir disso, conseguirmos fazer a primeira exportação pelo Porto de Cabedelo de um açúcar originado de uma usina paraibana. Isso vai impactar de maneira muito positiva a economia do nosso estado”, comentou.

A exportação de 10 mil toneladas de açúcar que acontecerá em outubro é a primeira de duas, totalizando 20 mil toneladas, mas o presidente-executivo do Sindalcool adiantou que o montante pode chegar a 100 mil toneladas nos próximos anos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/09/2023

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA CONFIRMA 109 FOCOS DE INFLUENZA AVIÁRIA NO BRASIL

Informações: Notícias Agrícolas (25 de setembro de 2023)

Nesta segunda-feira (25), o painel de dados para consulta online disponibilizado pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) divulgou que tem 109 focos de influenza aviária de alta patogenicidade (IAAP, vírus H5N1) desde a primeira confirmação, que foi registrada no dia 15 de maio.

Até o momento, são 109 casos de gripe aviária de alta patogenicidade em que 106 são de aves silvestres e as outras 03 em aves de subsistência.

Segundo as informações reportadas pelo ministério, há seis casos em investigações em andamento, com coleta de amostra e sem resultado laboratorial conclusivo.

TOTAL DE CASOS DE GRIPE AVIÁRIA NO BRASIL

Espírito Santo: 30 (sendo 29 em aves silvestres e 01 em ave de subsistência)



Rio de Janeiro: 18 (aves silvestres)

Rio Grande do Sul: 01 (ave silvestre)

São Paulo: 32 (aves silvestres) *

Bahia: 04 (aves silvestres)

Paraná: 12 (aves silvestres)

Santa Catarina: 11 (10 em ave silvestre e 01 em ave de subsistência)

Mato Grosso do Sul: 01 em ave de subsistência

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

Data: 25/09/2023

MARINHA PARTICIPA DO 25º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DO PODER MARÍTIMO

Informações: Agência Marinha de Notícias (25 de setembro de 2023)

Propósito do evento é promover a cooperação marítima em nível regional e global

No período de 19 a 22 de setembro, a Marinha do Brasil (MB), representada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, participou do 25º Simpósio Internacional do Poder Marítimo (ISS), que ocorreu nas instalações da Escola de Guerra Naval da Marinha dos Estados Unidos da América (U.S. Navy), localizada na cidade de Newport – Rhode Island.

Tendo como propósito promover a cooperação marítima em nível regional e global, o ISS é realizado a cada dois anos, desde 1969. Trata-se da principal conferência mundial sobre o poder marítimo e o evento político-militar mais importante do Comandante da U.S. Navy, sendo o fórum mundial que reúne o maior número de líderes navais em um único local.

O tema desta edição foi “Segurança através da Parceria”, que ressaltou a importância das alianças e parcerias sólidas para o enfrentamento das ameaças atuais, como pirataria, exploração ilegal de recursos naturais e contrabando. Nesse contexto, o Almirante Cunha, durante diversas reuniões bilaterais, teve a oportunidade de reforçar a importância da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, reafirmando o protagonismo do Brasil e da MB nesta região.

Entre os painéis realizados, a MB foi convidada a participar do que tratou sobre pessoal, em especial as Praças. O Chefe do Estado-Maior apresentou diversos aspectos que tratam desde a captação até as ferramentas utilizadas para motivar e reter nosso pessoal, dando destaque ao Programa do Suboficial Mor, que vem, ao longo dos anos, capacitando as Praças mais antigas, para o pleno exercício da liderança.

“Estas Praças mais antigas provaram ser ativos essenciais na avaliação das necessidades e expectativas das nossas tripulações e no aconselhamento dos Comandantes nos seus processos de tomada de decisões, especialmente no que diz respeito ao moral, ao bem-estar e à realização profissional. A Marinha do Brasil continua a investir neste Programa convicta de que a formação de líderes é fundamental para o aperfeiçoamento do funcionamento da instituição”, disse o Almirante Cunha.

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

Data: 25/09/2023

NAVIO MOVIDO A ENERGIA EÓLICA VAI CARREGAR FARELO DE SOJA PARA A EUROPA

Informações: Brasilagro (25 de setembro de 2023)



Navio Cargueiro Pyxis Ocean equipado com velas de 37,5 metros de altura está no Porto de Paranaguá (PR) viajará a Polônia carregado de farelo de soja

Cargueiro adaptado com duas grandes velas parte do porto de Paranaguá, no Paraná, com 63 mil toneladas de farelo de soja; expectativa é que a energia eólica combinada com o diesel pesado reduzam em até 30% consumo de combustível.

Com duas velas metálicas de 37,5 metros de altura, o navio Pixys Ocean volta à “era das grandes navegações” para trazer sustentabilidade ao transporte marítimo. Movida a vento – e também ao tradicional óleo -, a embarcação deve iniciar a sua primeira viagem comercial na próxima semana.

A previsão é que o primeiro graneleiro adaptado com duas grandes velas, batizadas de WindWings para aproveitar a energia dos ventos, atraque no Porto de Paranaguá (PR) neste domingo, 24. O navio vai carregar 63 mil toneladas de farelo de soja até a Europa, mais precisamente até a Polônia.

Com 229 metros de comprimento, 32,26 metros de largura e capacidade de transportar de 75 a 79 mil toneladas de carga, o Pixys Ocean foi construído em 2017 e era um graneleiro comum.

Durante dois meses no estaleiro da Cosco, no Porto de Xangai, na China, o navio se transformou num cargueiro híbrido, que também usa a energia eólica. Recebeu duas grandes velas metálicas no convés. Cada uma tem 37,5 metros de altura e pesa 200 toneladas.

Depois disso, zarpuo sem carga para uma viagem inaugural no dia 1º de agosto. Abasteceu em Cingapura e, após 30 dias, chegou ao Brasil.

De propriedade da Mitsubishi Corporation e fretado pela Cargill, gigante do setor de alimentos, esse navio adaptado faz parte de um projeto em conjunto das duas companhias com a britânica BAR Technologies e a norueguesa Yara Marine Technologies, iniciado há seis anos.

A estrutura do equipamento é de aço, revestido em fibra de vidro. A vela demora cerca de 20 minutos para ser erguida. Cada vela é formada por três partes articuladas. De pé, tem a capacidade de girar 360 graus e se adaptar à direção do vento. A função do capitão é subir e descer a vela, porque o ajuste é automático e feito por meio de um programa de computador.

Na prática, a força do vento impulsiona o navio para frente, como um veleiro. Com isso é possível reduzir a rotação do motor e gastar menos combustível, explica Raul Pacheco, gerente nacional de agenciamento marítimo da Cargill.

O objetivo é reduzir o consumo de combustível no transporte marítimo e a emissão de carbono, com a propulsão dos ventos. “Nossos clientes demandam muito a redução de emissões na cadeia como um todo e o transporte é uma parte relevante dessas emissões”, afirma presidente da Cargill no Brasil, Paulo Sousa.

O executivo não revela quanto foi investido no projeto bancado pelas empresas e que teve parte financiada pela União Europeia, dentro da iniciativa CHEK Horizon 202. Esse é um programa que tem como objetivo zerar as emissões de carbono no transporte marítimo, mudando a forma como os navios são projetados e operados.

O relevante no momento, observa Sousa, é testar o protótipo para avaliar se a nova tecnologia trará a economia esperada. A expectativa é que esse navio economize, em média, 30% de combustível em embarcações novas e reduza as emissões de carbono. Em uma rota internacional média, a economia de combustível pode chegar a 1,5 tonelada ao dia por vela.

Expectativa é que esse navio economize, em média, 30% de combustível em embarcações novas e reduza as emissões de carbono. Foto BAR Technologies



Hoje existe uma grande corrida das empresas contra o relógio para reduzir as emissões de carbono e atender as exigências dos consumidores, especialmente europeus e americanos. E o transporte é parte dessa engrenagem.

A meta traçada pela Organização Marítima Internacional (IMO) é cortar 30% até 2030 e zerar as emissões até 2050. A Cargill tem objetivo de reduzir 30% as emissões de carbono na cadeia de suprimentos até 2030.

Segundo Sousa, o uso da vela no transporte marítimo não será a solução final para redução das emissões de carbono, mas é uma ferramenta importante na estratégia de longo prazo. Quando houver troca do óleo pesado da navegação por combustíveis renováveis, esses novos insumos na fase inicial deverão custar bem mais caro do que o combustível tradicional. “É nessa hora que uma tecnologia como essa ajuda a equilibrar as contas, mas não é a solução, estamos olhando a longo prazo”, afirma.

Velas com 37,5 metros de altura instaladas no graneleiro Pixys Ocean para aproveitar a energia eólica são controladas por computador e poderão reduzir em até 30% o consumo de combustível. Foto Werther Santana

Avaliação dos tripulantes

A primeira experiência da tecnologia foi bem recebida pela tripulação do navio. “Tivemos bons resultados”, afirma o capitão Suraj Vaidya.

Ele conta que nesse trajeto a embarcação atingiu 5,4 nós por hora só usando energia do vento. Com motores ligados, a velocidade média foi de 14 nós por hora. Os dados da viagem inaugural ainda estão sendo avaliados e a expectativa é de que a economia de combustível tenha oscilado entre 13% e 18%.

A maioria dos 21 tripulantes do cargueiro movido a vento é indiana e só ha duas mulheres. Foto Werther Santana

A indiana Kisoulini Av, de 21 anos, uma das duas únicas mulheres que fazem parte da equipe de 21 tripulantes, acabou de se formar na escola marítima e fez a sua primeira viagem na estreia dessa nova tecnologia. “Foi uma viagem tranquila”, diz ela, acrescentando que está animada por participar desse projeto.

Outra tripulante Sakshi Wandekar, de 22 anos, também marinheira de primeira viagem, diz que não ficou preocupada com o fato de o navio usar a energia eólica. Ela é assistente do comandante e conta que já se habituou com a rotina exigida pela nova tecnologia.

‘Navio verde’ gera dúvidas

Apesar do avanço que o uso da energia eólica pode trazer para o setor do ponto de vista da economia de combustível, descarbonização e sustentabilidade, especialistas ainda veem a aplicabilidade dessa tecnologia no dia a dia do transporte marítimo com um certo ceticismo.

O engenheiro naval Nelson Carlini, sócio da Porto Assessoria, por exemplo, não acredita que essa tecnologia possa ser replicada para a frota marítima e que se consolide como uma saída para redução das emissões de carbono. “É mais fácil mudar o tipo de combustível usado, escolhendo um (combustível) menos poluente e mais eficiente, como o gás natural de petróleo”, observa.

Na sua opinião, carregar essas velas pode ser um “complicador”, diminuir a velocidade de navios de grande porte, sobretudo no caso daqueles que transportam contêiner. “Num navio muito grande, muito lento, a efetividade é baixa”, avalia.

Roberto Levier, consultor da FGV Transportes para assuntos do setor marítimo e portuário, lembra que faz 70 anos que o motor movido a diesel reina no setor. Na sua opinião, já era hora de aparecerem novas tecnologias que combinem maior eficiência com descarbonização.

Ele conta que em abril deste ano, a Vale recebeu em Mangaratiba (RJ) um grande navio de carga adaptado com velas rotativas, com tecnologia diferente da WindWings. Ele lembra que já houve também uma iniciativa de uma empresa alemã de colocar um kitesurf na proa do navio, neste caso de menor porte, para aproveitar a propulsão do eólica.

O especialista ressalta que as várias tecnologias que utilizam energia eólica nos navios são favoráveis, porém estão em fase de teste. Por isso, na sua opinião, ainda não é possível saber se esses novos modelos poderão ser replicados para a frota marítima (Estadão, 24/9/23)

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

Data: 25/09/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

MICRORREFORMAS: GOVERNO ELABORA PACOTE DE 17 MEDIDAS, MAIORIA NÃO DEPENDE DE AVAL DO CONGRESSO

Mais da metade do pacote requer apenas ação do Executivo, como portarias ministeriais ou resolução do Conselho Monetário Nacional

Por Geralda Doca — Brasília



O ministro da Fazenda Fernando Haddad — Foto: Evaristo Sá /AFP

Com frágil base do governo no Congresso e à espera do avanço das pautas econômicas, o Ministério da Fazenda trabalha em paralelo em uma agenda extensa de microrreformas. Mais da metade das 17 medidas que compõem o pacote requer apenas ação do Executivo, como portarias ministeriais ou resolução do Conselho Monetário Nacional.

Mas parte relevante delas ainda dependeria do aval dos parlamentares. Os temas vão desde ampliação do acesso ao crédito consignado a trabalhadores do setor privado até mudanças na política de investimento de fundos de pensão e seguradoras para incentivar o aporte de recursos em obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

As iniciativas foram divididas em quatro áreas: crédito, seguro e previdência, tributação e mercado de capitais e vêm sendo discutidas com entidades que representam bancos, fundos de pensão e o Banco Central (BC). Segundo o secretário de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda, Marcos Barbosa Pinto, a estratégia é lançar as medidas assim que estiverem prontas:

— O PIB (Produto Interno Bruto) tem evoluído bem e surpreendido positivamente. Mas a agenda de reformas vai nos ajudar a continuar crescendo sem inflação, pois tem impacto positivo na produtividade.

O debate ocorre no momento em que o governo enfrenta obstáculos para aprovar algumas das medidas cruciais para manter o arcabouço fiscal de pé. A equipe econômica precisa elevar receitas para garantir o déficit zero em 2024. A medida provisória que muda a tributação de incentivos por meio do ICMS, por exemplo, corre o risco de virar projeto de lei, mudança que dá mais poder à Câmara.

Migração do crédito consignado



Se a velocidade de tramitação no Congresso não está garantida, na agenda de microrreformas, a proposta de ampliação do acesso ao crédito consignado para os trabalhadores do setor privado pode sair até o fim do ano. A medida vai permitir que o trabalhador possa migrar o empréstimo para outra empresa em caso de mudança de emprego.

Hoje, isso não é possível por falta de sistema. A ideia é adotar modelo semelhante à plataforma do Desenrola Brasil, programa de renegociação de dívidas, com a participação do Ministério do Trabalho, bancos e empresas.

A alta rotatividade do mercado de trabalho formal é um entrave à ampliação do consignado pelos bancos. Para a área econômica, a medida é crucial para aumentar o acesso ao crédito mais em conta a milhões de trabalhadores. Os juros cobrados de servidores públicos e aposentados do INSS são mais em conta pela estabilidade. Segundo dados do BC, a taxa do consignado de servidores públicos estava em 24,2% ao ano em agosto; de beneficiários do INSS, em 24,8%, e de trabalhadores do setor privado, em 38,5%.

O governo quer simplificar e unificar a política de investimentos dos fundos de previdência e seguradoras — donos de patrimônio de R\$ 3 trilhões —, para direcionar mais recursos à infraestrutura, sobretudo a projetos do PAC. Além de alterar normas contábeis, a equipe econômica quer ajustar a legislação, que privilegia aplicações em títulos públicos em detrimento de papéis emitidos pelo setor privado.

A ideia é estender às empresas que participarem do PAC a isenção tributária concedida a pessoas físicas em debêntures de infraestrutura. Dessa forma, elas poderão pagar melhor remuneração aos fundos de previdência, que investem mirando o longo prazo.

Hoje, 65% dos recursos do setor estão aplicados em títulos públicos. Apesar de haver autorização para investimentos em título privado de até 80%, o percentual não chega a 10% pelos riscos envolvidos.

O governo quer estimular um mecanismo chamado de anuidade, que dá aos trabalhadores que poupam para a aposentadoria um benefício “vitalício”, independentemente das flutuações na economia. O risco seria transferido a seguradoras, o que a legislação ainda não permite. O mercado é bastante desenvolvido em outros países, disse o secretário. Esta é uma das ações que dependem de aval do Congresso.

Ele destacou a importância de acelerar a recuperação de crédito, um dos itens que o governo pretende avançar para reduzir o custo dos financiamentos. Uma das dificuldades é a morosidade do Judiciário. A proposta prevê a criação da figura do agente de execução, que poderá ser exercida por cartórios ou advogados. Eles irão atrás do devedor e do seu patrimônio. O processo seria fiscalizado pelo Judiciário.

— É prática internacional que deu muito certo em Portugal — disse Barbosa Pinto.

Consta ainda na agenda a redução da burocracia e do custo das emissões de papéis, para estimular o mercado de capitais e permitir que pessoas físicas e empresas captem recursos diretamente dos credores.

— A gente está fazendo uma revolução no Brasil para facilitar e reduzir o custo do crédito. A gente não vai precisar de mais um Desenrola — disse o secretário.

Segundo ele, o pacote é formado por complementos a projetos em fase final de tramitação no Congresso, como o marco das garantias, que permite oferecer o mesmo imóvel como garantia de novo empréstimo, desde que 80% do financiamento tenha sido pago. Ele foi enviado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro e encampado pelo atual governo.

A Federação Brasileira de Bancos (Febraban) participa das discussões. “A Febraban considera positivo o conjunto de medidas pelo Ministério da Fazenda voltadas para solução de problemas observados no mercado de crédito brasileiro”, diz em nota, salientando que algumas fazem parte de sugestões da entidade e do setor bancário e são exemplos do potencial de parceria entre setores público e privado.

Agenda de simplificação

Para ampliar o consignado, a Febraban sugere que o governo use o eSocial para reter o valor das parcelas a serem repassadas aos bancos credores, a partir de valores pagos ao trabalhador pelas empresas. Hoje, as empresas retêm a parcela na folha e repassam aos bancos. “A iniciativa possibilita a democratização do crédito consignado, que poderia ser estendido a trabalhadores domésticos”, afirmou.

O presidente da Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Complementar (Abrapp), Jarbas Antonio de Biagi, disse que com a queda dos juros é necessário ter alternativas de investimento para que os recursos acumulados pelos participantes continuem rendendo:

— Estamos discutindo a simplificação e maior diversificação dos investimentos. Queremos revisar os limites e poder voltar a investir em imóvel físico, como certificado de recebíveis imobiliários.

Em nota, a Associação Brasileira das Entidades de Mercado Financeiro e de Capitais (Anbima) defendeu a necessidade de aprimorar marcos reguladores. E cita a facilitação da entrada do investidor estrangeiro, com ajustes no cadastro que reduzem a burocracia envolvida.

O que está incluído no pacote

Crédito

- Crédito privado: ampliar o acesso dos trabalhadores do setor privado ao empréstimo consignado, com juros mais baixos
- Recuperação de crédito: criar um sistema de cobrança extrajudicial, com a figura do agente executor, que pode ser cartório ou advogado, para ir atrás do devedor e seu patrimônio
- Letra Imobiliária Garantida (LIG) no exterior: permitir a emissão de títulos do setor no exterior
- Identidade digital e combate a fraudes: fortalecer o combate a fraudes de forma a aumentar a confiança do público em um sistema financeiro inovador à medida em que os serviços migram para plataformas digitais. Criar identidade digital única e a expansão dos serviços do gov.br
- Negócio fiduciário: incluir na legislação o negócio fiduciário para trazer maior flexibilidade ao sistema econômico
- Modernização de instrumentos de crédito: ampliar os instrumentos financeiros, como assinaturas eletrônicas, para impulsionar negócios para investidores e consumidores

Previdência

- Política de Investimentos: simplificar e padronizar a política de investimentos de fundos previdenciários e seguradoras para direcionar recursos a obras de infraestrutura (PAC)
- Mercado de anuidades: criar instrumento que garanta aos trabalhadores que poupam para aposentadoria um provento vitalício, livre de flutuações econômicas
- Seguro garantia em licitações: ajustar as regras para dar mais segurança a obras públicas, principalmente de infraestrutura
- Seguro rural: reforçar o sistema de proteção da agroindústria para dar maior segurança e estabilidade na produção de alimentos
- Regulamentação do acesso ao crédito com recursos previdenciários

Mercado de Capitais

- Patrimônio de afetação: fortalecer a segregação patrimonial de incorporação imobiliária para dar mais segurança ao consumidor
- Dívidas privadas: facilitar a emissão de títulos privados, reduzindo a dependência de financiamentos bancários
- Novos instrumentos financeiros: criar instrumentos alinhados à agenda ESG

Tributação

- Hedge no exterior: facilitar a realização de operações de hedge (proteção), reduzindo distorções tributárias
- Cadastro de investidor estrangeiro: ampliar horizontes de investimentos, com a retirada de entraves a não residentes, facilitando o cadastramento de estrangeiros
- Produtos financeiros: melhorar a tributação de Exchange Traded Funds (ETFs)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/09/2023

DESENROLA BRASIL: LEILÕES ENTRE CREDORES COMEÇAM NESTA SEGUNDA. VEJA COMO PARTICIPAR

Ideia é estabelecer uma competição entre credores: ficam com a garantia do fundo do governo as empresas que oferecerem os maiores descontos aos consumidores. Veja regras

Por O GLOBO — Rio de Janeiro



Objetivo do governo é facilitar a renegociação de dívidas e baratear o crédito — Foto: Freepik

Começa nesta segunda-feira a última fase do programa do governo federal Desenrola Brasil, voltado para renegociação de dívidas. Nesta etapa, serão realizados leilões entre credores (bancos e empresas) para dívidas de brasileiros com renda de até dois salários mínimos, com salvo devedor de até R\$ 20 mil. Empresas terão entre segunda e quarta-feira para fazer a proposta dos descontos a serem oferecidos.

Com base nas propostas dos credores, a Fazenda vai realizando as operações a partir de outubro até esgotar o valor disponível para garantia do Fundo Garantidor de Operações (FGO).

Inicialmente estavam previstas renegociações de dívidas até R\$ 5 mil, mas o governo estendeu o valor para até R\$ 20 mil. Entenda a seguir como vai funcionar o leilão do Desenrola:

Quais dívidas poderão ser renegociadas?

Serão renegociados débitos realizados entre 1º de janeiro de 2019 e 31 de dezembro de 2022. Segundo o governo, cerca de 32,9 milhões de CPFs estão aptos a participarem no programa, seguindo os critérios de renda e limite de dívidas.

Como será feito o leilão de descontos?

A ideia é estabelecer uma competição entre os credores: ficam com a garantia do fundo do governo aquelas que oferecerem os maiores descontos ao consumidores no leilão, que vai de segunda a quarta-feira. Com base nas propostas das empresas - dadas durante três dias - a Fazenda vai realizando a partir de outubro as operações até esgotar o valor disponível para garantia.

Como as dívidas serão apresentadas?

Para a realização do leilão, as dívidas serão divididas em lotes, separados por perfil e por idade das dívidas. Ou seja, dívidas semelhantes serão agrupadas por categoria de crédito (como dívidas bancárias, dívidas de serviços básicos e dívidas de companhia, como as de redes de lojas).



Os lotes serão organizados pelos seguintes segmentos:

- Serviços financeiros
- Securitizadoras
- Comércio varejista
- Eletricidade
- Telecomunicações
- Educação
- Saneamento
- Micro e pequena empresa
- Demais setores

A divisão por categoria ocorre porque há credores com menor capacidade de descontos, em função de questões operacionais e legais – como companhias de saneamento e eletricidade. Já outros credores estão com dívidas há mais tempo em aberto. Esses têm capacidade de dar descontos maiores.

De quanto será o desconto?

Cada lote terá um piso mínimo de desconto, considerando suas características. O governo espera descontos na base de 90%, mas reconhece que isso não está garantido. Estima-se que o lance mínimo deverá ficar em 58%, tendo como referência a média dos leilões de renegociação já feitos no país. O desconto será informado aos credores previamente à realização do leilão.

Quais são as condições de pagamento?

As parcelas dos empréstimos serão de até 60 meses. Não haverá necessidade de entrada. Os juros do financiamento serão de 1,99% ao mês, e o pagamento das parcelas poderá ser feito por débito em conta, Pix ou boleto bancário.

Qual será o prazo de renegociação?

A plataforma vai divulgar a lista de dívidas passíveis de negociação, o desconto ofertado pelo credor e a respectiva situação de cada uma delas. No primeiro momento, os consumidores terão 20 dias, prorrogáveis por igual período, para renegociação das dívidas de até R\$ 5 mil.

Para pagamento à vista, não haverá esse prazo e todas as dívidas de até R\$ 20 mil já poderão ser negociadas a partir da primeira semana de outubro.

Como posso me cadastrar para participar?

Para participar do programa é preciso fazer um cadastro no portal do governo federal. Veja o passo a passo:

- Acesse www.gov.br
- Selecione "Entrar com gov.br"
- Digite seu CPF e clique em "Continuar" para criar ou alterar sua conta

Ao realizar o cadastro, será necessário preencher um formulário simples e seus dados podem ser validados na Receita Federal ou no INSS. O cadastro também pode ser realizado em uma Agência do INSS ou nos postos do Senatran. Todavia, este formulário só permite o nível Bronze.

Para subir para o nível Prata, deve-se fazer biometria facial com a CNH ou ser servidor público federal ou fazer o login pelo banco, caso este faça parte dos que estão credenciados.

Saiba quais são os bancos credenciados:

- Banco do Brasil,
- Banrisul,

- Bradesco,
- Banco de Brasília,
- Caixa Econômica,
- Sicoob,
- Santander,
- Itaú,
- Agibank,
- Sicredi, e Mercantil do Brasil.

O devedor deve ter o número de telefone cadastrado em seu banco para recebimento do SMS de confirmação do acesso.

Já a conta Ouro exige o reconhecimento facial pelo aplicativo para conferência da sua foto nas bases da Justiça Eleitoral (TSE) ou validação a partir do QR Code da sua Carteira de Identidade Nacional ou com Certificado Digital compatível com ICP-Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/09/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SAMUEL PESSÔA: 'VAMOS VIVER MOMENTOS DE ESTRESSE NO GOVERNO LULA POR CAUSA DA POLÍTICA FISCAL'

Pesquisador do Ibre/FGV enxerga uma lógica na qual o presidente é o árbitro de um cabo de guerra entre o grupo político, que deseja ampliar os gastos, e a Fazenda, que 'quer colocar um pé no freio'

Por Luiz Guilherme Gerbelli

ENTREVISTA COM - Samuel Pessôa - Pesquisador do Ibre/FGV

Pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), Samuel Pessôa avalia que a economia brasileira deve enfrentar, ao longo do terceiro mandato do governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT), momentos de estresse por causa da política fiscal. Ele enxerga uma lógica na qual o presidente é o árbitro de um cabo de guerra entre o grupo político, que deseja ampliar os gastos, e a Fazenda, "que quer colocar um pé no freio".

"Quando a situação - via resposta do mercado - começa a ficar ruim, o presidente dá mais poder para a Fazenda. Quando nós estamos num período de bonança no mercado, o núcleo político vai ficando mais forte. É essa a economia política que vai vigorar até o final do mandato", afirma o economista. "Ou seja, se não tiver nenhum estresse, eles vão gastando mais, até uma hora em que as pessoas começam a fazer conta, se assustam e têm um estresse."



Pessôa projeta que a dívida do País vai crescer 10 pontos até 2026, o que deve empurrar um duro ajuste das contas públicas para o próximo governo.

"Se o Lula for reeleito para um quarto mandato, a gente pode dizer que o quarto mandato dele vai ter certa semelhança com o segundo mandato de FHC", diz. "A agenda de ajuste fiscal no próximo mandato vai ser fortíssima, porque o espaço que nós vamos ter para continuar com o endividamento vai ser bem menor."

Agenda de ajuste fiscal no próximo mandato vai ser fortíssima, diz Pessôa Foto: Hélvio Romero/Estadão

A seguir, os principais trechos da entrevista concedida ao Estadão.

O sr. acha que o governo consegue entregar o resultado de déficit zero no ano que vem?

Eu gostaria de começar respondendo a outra pergunta: o que o governo não deve fazer? A regra fiscal que ele criou prevê o não atingimento da meta. Ou seja: não atingir a meta não é nenhum problema maior, porque a regra já foi construída com a hipótese de que, eventualmente, a meta não seria atingida. E, se a meta não for atingida, tem um redutor maior para o teto dos gastos que vigorará no ano subsequente. Então, o sistema é consistente. As pessoas que pensaram na regra pensaram de forma consistente. Não vejo problema em descumprir a meta.

Por que não seria um problema?

Descumprir a meta não é descumprir o marco regulatório fiscal. O problema é ele (governo) descumprir o marco ou mudar a meta. Por que precisa mudar a meta? A regra que ele mesmo bolou já prevê o não atingimento da meta. Então, não tem motivo para mudar (meta). A primeira informação importante é que ele não deve mexer em nada, não deve mexer na regra que criou, não deve mexer na meta que criou, e não deve perseguir a meta a qualquer preço.

E como vê o esforço do governo para conseguir ampliar a arrecadação?

É ótimo que o ministro (Fernando Haddad), o Ministério (da Fazenda) e o governo estejam se esforçando para fechar oportunidades de planejamento tributário, se esforçando para empregar certas bases tributárias que não estão sendo bem observadas, bem utilizadas. Tudo isso é positivo. O Bráulio Borges, meu colega do Ibre, escreveu um texto recente no qual ele avalia que, como o esforço do governo de aumentar a carga tributária está se dando em novas bases, os impactos ruins sobre o crescimento econômico serão menores. A evidência empírica é que aumento de carga tributária, consolidações fiscais que são feitas com a ampliação de bases, em vez de aumento de alíquotas, são mais bem-sucedidas. Portanto, eu não vejo nenhum problema no esforço do atual governo em explorar novas bases tributárias e combater oportunidades de planejamento tributário e, com isso, se esforçar para ter um ganho de receita ano que vem e contribuir para atingimento da meta. Se a meta não for atingida, segue o jogo. O marco fiscal que ele mesmo desenhou, o arcabouço fiscal, já prevê a possibilidade de a meta não ser atingida.

Além de uma eventual mudança da meta ou do marco fiscal, o que mais preocupa o sr.?

Eu ouço possibilidades muito ruins que seriam desastrosas, no meu entender. É ele fazer alguma operação de adiantamento de receita, de antecipação de receita. Por exemplo, aquela securitização de receitas de pré-sal, fruto do marco regulatório da partilha. Esse tipo de medida, do ponto de vista da política fiscal, é inócuo.

Por quê?

É uma medida que só transfere receita no tempo, porque antecipar um ganho, uma tributação que você vai receber lá na frente; não aumenta a receita do Estado. E é possível que gere uma queda de receita, porque, ao antecipar, quem antecipa, em geral, antecipa com desconto. Na verdade, é bem possível que gere uma queda de receita. E toda a preocupação com a meta de superávit primário (saldo positivo nas contas públicas) está associada à dinâmica da dívida pública. Quando as pessoas fazem a conta da dinâmica da dívida pública, toda essa receita futura está na conta. Então, antecipar para atingir a meta o ano que vem, de forma artificial, não vai mudar em nada a dinâmica da dívida pública. E, talvez, até piore dependendo de quanto será o desconto que o mercado cobrará para fazer essa antecipação.

Isso é o que o sr. acha de cumprir a meta a qualquer custo?

É isso. É uma espécie de pedalada. Se fazia isso no passado. Havia umas operações que o Orestes Quércia fez, quando era governador do Estado de São Paulo, e que quebraram o Banespa. Era uma antecipação de receita orçamentária. Esse negócio quebrou o Banespa.

O governo adotou uma série de medidas que ampliam os gastos. Qual é a avaliação do sr.?

Alguns problemas já foram criados. Por exemplo, a regra de salário mínimo obriga que o gasto cresça mais do que o PIB. Esse é um problema. Tem outro problema de vinculação de saúde e

educação ao crescimento da receita. Se a regra fiscal diz que o gasto cresce 70% da receita, mas tem uma outra regra que diz que tem um subconjunto dos gastos que tem de crescer junto com a receita, existe uma inconsistência. Eu também vi no jornal que a ministra da Gestão (Esther Dweck) deseja dar aumento de salário para os servidores no ano que vem e, pelo que eu entendi, acima da inflação. Por outro lado, tem a decisão do governo de que os investimentos são muito importantes e não podem ser cortados. O que sobra?

A conta não vai fechar?

Talvez, tem alguma coisa que eu não esteja vendo. Mas programas sociais vão ter de aumentar o gasto pela regra de mínimo; salário vai aumentar, porque é uma decisão política que o governo tomou. O mesmo aplica-se para investimento. (O gasto com) Saúde e educação vai ter de aumentar porque a regra constitucional obriga a aumentar.



Em algum momento, o mercado vai realizar que existe uma inconsistência no arcabouço fiscal, afirma Pessoa
Foto: HÉLVIO ROMERO/ESTADÃO

O arcabouço foi bem recebido, mas o que pode acontecer quando ficar evidente que a conta não fecha?

Em algum momento, o mercado vai realizar que existe uma inconsistência. Quando esse momento chegar, vai ter um estresse. O câmbio vai andar um pouquinho, os juros de longo prazo vão subir mais ainda. Isso deve acontecer em algum momento no primeiro semestre do

ano que vem. E quando acontecer, eu não sei qual vai ser a reação do governo. Mas eu acho que é meio da lógica da economia política do governo Lula 3. Esses momentos de estresse têm de ocorrer. Você tem um cabo de guerra entre o grupo político do governo, que quer gastar mais, e a Fazenda, que quer colocar um pé no freio. O presidente é o árbitro desse cabo de guerra.

E qual lado deve vencer?

Quando a situação - via resposta do mercado - começa a ficar ruim, o presidente dá mais poder para a Fazenda. Quando nós estamos num período de bonança no mercado, o núcleo político vai ficando mais forte. É essa a economia política que vai vigorar até o final do mandato. Ou seja: se não tiver nenhum estresse, eles vão gastando mais, até uma hora em que as pessoas começam a fazer conta, se assustam e têm um estresse. E aí tem um estresse, o presidente fica preocupado e vem alguma medida que dá alguma acalmada, dá alguma melhora fiscal. Jogo que segue. A gente vai até 2026 assim.

Para colocar em contexto, qual é a gravidade do problema fiscal do País hoje, na avaliação do sr.?

É grave, porque tudo sugere que a dívida pública nos quatro anos no terceiro mandato do presidente Lula vai crescer em torno de dez pontos percentuais do PIB. Eu acho que isso até acomoda. Então, não acho gravíssimo. Eu avalio que o presidente Lula consegue terminar bem esse terceiro mandato com essa dinâmica que eu descrevi: de tempos em tempos alguns estresses, alguma resposta da política econômica, e a gente vai nessa dinâmica até o final do terceiro mandato do Lula, mas ele entregará ao sucessor dele um problema. Entregará uma dívida maior. E, evidentemente, o sucessor dele pode ser ele mesmo ou o ministro da Fazenda dele.

Será uma herança difícil...

Se o Lula for reeleito para um quarto mandato, a gente pode dizer que o quarto mandato dele vai ter certa semelhança com o segundo mandato de FHC.

O País vai precisar de um ajuste fiscal forte, então?

Continua após a publicidade



A agenda de ajuste fiscal no próximo mandato vai ser fortíssima, porque o espaço que nós vamos ter para continuar com o endividamento vai ser bem menor.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/09/2023

AENA ASSUME CONGONHAS COM PLANOS PARA NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS E MELHORIAS OPERACIONAIS

Companhia tem até junho de 2030 para finalizar as obras, conforme estipulado no contrato de concessão

Por Elisa Calmon

A espanhola Aena assume a operação do aeroporto de Congonhas em 17 de outubro, com planos de ampliar o terminal de passageiros e revitalizações para o aeroporto localizado em São Paulo. A companhia tem até junho de 2030 para finalizar as obras, conforme estipulado no contrato de concessão.

No entanto, a meta é entregar até junho de 2028 as iniciativas previstas na fase I-B para Congonhas, que incluem a construção de um novo terminal de passageiros.

A Aena pretende praticamente duplicar a superfície do terminal, passando dos 35 mil a 40 mil metros quadrados atuais para 80 mil metros quadrados, segundo o diretor presidente da companhia, Santiago Yus.

A etapa prevê também a revitalização dos pavimentos das pistas de taxi, ampliação do pátio de aeronaves e novas posições de contato.

“Não podemos esperar 60 meses. Para isso, criamos também estratégias de curto e médio prazo, com melhorias imediatas até o final de 2024”, afirmou Yus em entrevista coletiva promovida nesta segunda-feira, 25.

Entre as iniciativas previstas pela Aena para Congonhas, estão ainda a readequação das vias de acesso, revitalização da fachada e melhoria dos banheiros, por exemplo.

Para os outros 10 aeroportos que a companhia assume oficialmente a operação entre outubro e novembro, a expectativa é finalizar as obras da fase I-B até junho de 2026.

Com os 11 novos aeroportos, arrematados em agosto de 2022 por R\$ 2,4 bilhões, a Aena chegará à marca de 17 terminais operados no Brasil, responsáveis por cerca de 20% do tráfego aéreo nacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/09/2023

ÁREA TÉCNICA DO TCU DESCARTA MUDAR PISOS DA EDUCAÇÃO E SAÚDE EM 2023 E AMPLIA IMPASSE BILIONÁRIO

Representação foi feita pelo procurador do MP junto ao TCU Lucas Furtado, que alegou risco de paralisação da máquina pública; pisos exigiriam até R\$ 20 bilhões a mais em gastos neste ano, valor que não foi considerado pelo governo

Por Adriana Fernandes e Bianca Lima

BRASÍLIA - A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou o arquivamento de proposta para que os pisos previstos na Constituição - de aplicação mínima de recursos nas áreas de saúde e educação - não sejam considerados em 2023.

A porta fechada pela área técnica aumenta o impasse para a equipe dos ministros Fernando Haddad (Fazenda) e Simone Tebet (Planejamento) diante da volta dos pisos, após o fim do antigo teto de gastos e a sanção do novo arcabouço fiscal.



Porta fechada pela área técnica do TCU aumenta o impasse para a equipe dos ministros Haddad (Fazenda) e Tebet (Planejamento). Foto: Diogo Zacarias

A nova regra revogou automaticamente o teto criado no governo Temer, que suspendia a correção dos pisos atrelada à arrecadação do governo.

Como mostrou reportagem do Estadão de sexta-feira, para cumprir o piso “cheio” de saúde o governo teria de aumentar em até R\$ 20 bilhões as despesas no Orçamento deste ano. Mas esse risco foi ignorado pela

equipe econômica no relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas, divulgado na semana passada.

Na ocasião, o secretário de Orçamento Federal, Paulo Bijos, alegou que a decisão de não incluir essas despesas deve-se à incerteza em relação ao valor que será considerado, já que há uma discussão sobre o tema no Congresso Nacional que implicaria um aumento menor desses gastos, no valor de R\$ 5 bilhões.

A representação à Corte foi feita pelo procurador do Ministério Público junto ao TCU, Lucas Furtado, que alegou risco de “shutdown” (paralisação da máquina administrativa) em 2023 - possibilidade que já havia sido levantada pela ministra Simone Tebet. O parecer técnico foi encaminhado ao relator, ministro Augusto Nardes, que pode levar ao plenário do TCU.

No recurso, o procurador do MP pede que, ao se confirmar o risco de “shutdown”, com a aplicação dos pisos neste ano, o TCU deveria autorizar a continuidade da aplicação do teto de gastos até o final do corrente ano.

“Não vejo por que impor à sociedade maiores prejuízos considerando que quaisquer mudanças deveriam surgir para melhorias. Sendo assim, a meu ver, a dilação do prazo para essas áreas se mostra justificável”, afirma o procurador na representação que não foi acatada pela área técnica.

A unidade técnica do TCU diz que não encontrou indícios de uma “trajetória inescapável” rumo à paralisa dos serviços públicos. E foi além no parecer, afirmando que “os gestores governamentais dispõem de instrumentos para atender aos requisitos constitucionais e legais aplicáveis à gestão das finanças e do orçamento públicos”.

Na prática, os auditores se recusaram a examinar o tema, porque o tipo de processo está errado e porque não foi solicitado por quem poderia pedir a licença para liberar o cumprimento dos pisos neste ano - que deveria ser o próprio governo. Com a porta fechada pelos auditores, a equipe econômica precisará fazer esforço dobrado para obter a autorização do TCU.

O ministro Haddad, em julho, teve uma reunião com o presidente do tribunal, Bruno Dantas, para falar sobre o problema. Dantas recomendou que o governo fizesse um consulta formal à corte de contas, o que não foi feito - fazendo com que o governo perdesse tempo.

Agora, há risco de o plenário não querer reexaminar um tema que foi arquivado sumariamente pela área técnica - mesmo se o governo mandar a consulta agora. Há uma avaliação entre os técnicos de que o procurador “queimou a largada” nesse processo de negociação.

Risco para as contas públicas

Para o governo, o risco para as contas públicas aumenta, porque quanto mais perto do final do ano, mais drástico precisará ser o bloqueio de gastos para viabilizar o piso da saúde, que é onde faltam os recursos.

O relator do projeto que trata da compensação do governo federal aos Estados e municípios com perdas do ICMS, deputado Zeca Dirceu (PR), incluiu um dispositivo que reduziria o impacto para R\$ 5 bilhões, mas nem mesmo esse valor foi contabilizado no relatório bimestral de receitas e despesas do governo, o que reduziu o tamanho do bloqueio feito pelo governo para R\$ 588 milhões.

A interlocutores, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, argumenta que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, aprovada no ano passado, previa um encaminhamento do novo marco fiscal, o arcabouço, até agosto. Contando com um prazo de três a quatro meses de tramitação, o governo e o Congresso contavam com a aprovação apenas no final do ano, em dezembro, junto com o Orçamento de 2024. Ou seja, não haveria o risco de retomada dos pisos ainda em 2023.

Só que o governo resolveu antecipar o envio do projeto, porque o mercado estava inseguro em relação ao desenho do novo arcabouço fiscal. Portanto, na visão do ministro, a equipe econômica não poderia ser punida por ter sido diligente e ter se antecipado aos prazos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/09/2023

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

CHINA E UE CONCORDAM COM MECANISMO DE CONTROLE DE EXPORTAÇÕES PARA ALIVIAR TENSÕES

O acordo indica certa aproximação entre os dois lados, após autoridades europeias advertirem sobre a deterioração das relações comerciais

Por Valor — São Paulo



Porto em Xangai, China — Foto: Nelson Ching/Bloomberg

A China e a União Europeia (UE) concordaram, nesta segunda-feira (25), em criar um mecanismo para discutir controles de exportação, em tentativa semelhante a de Washington e Pequim, num esforço para aliviar as tensões comerciais entre o gigante asiático e o bloco europeu. Pequim também concordou em comprar mais produtos agrícolas da UE e resolver questões, como o acúmulo de licenças para produtoras europeias de fórmulas infantis.

As medidas indicam certa aproximação entre os dois lados, após autoridades europeias advertirem sobre a deterioração das relações comerciais. Mais cedo, nesta segunda, a comissão do Comércio da UE, Valdis Dombrovskis, afirmou que as empresas europeias na China questionam a sua posição diante das novas e rigorosas leis de segurança chinesas.

"Os dois lados vão estabelecer um mecanismo de diálogo sobre os controles de exportação", disse He Lifeng, líder da equipe econômica do presidente chinês, Xi Jinping, segundo o jornal "Financial Times". Lifeng se reuniu com Dombrovskis e afirmou que o mecanismo vai permitir que "discussões e comunicações sobre práticas e políticas".

O anúncio vem na sequência do esforço de EUA e China de realizar trocas de informações sobre o controle de exportações.

Pequim critica os esforços liderados pelos EUA para limitar as vendas de equipamentos semicondutores mais avançados para a China, que também envolveram fabricantes na Europa e no Japão.

A UE rebate que a China também está impondo controles às exportações, com as recentes restrições às suas remessas dos metais gálio e germânio, que são cruciais para a produção de semicondutores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/09/2023

LULA DIZ QUE 'POR ENQUANTO' NÃO ESTÁ DISPOSTO A TROCAR PRESIDENTE DA CAIXA

A fala ocorre após o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmar que a troca no comando do banco estava acertada em meio às negociações com legendas do Centrão para ampliar espaços no governo

Por Fabio Murakawa, Valor — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta segunda-feira que "por enquanto" não está disposto a trocar a presidente da Caixa, Rita Serrano. A fala ocorre após o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmar que a troca no comando do banco estava acertada em meio às negociações com legendas do Centrão para ampliar espaços no governo.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Ricardo Stuckert/PR

Lula foi questionado sobre o tema ao deixar o Palácio Itamaraty, onde havia se encontrado com o presidente do Vietnã, Pham Mihn Chinh.

"Não adianta ficar torcendo para a água que você quer que passe embaixo da ponte chegue logo, elas vão chegar no momento certo. Na hora que eu tiver de mexer em alguma coisa, eu vou mexer. Vocês saberão, porque não haverá nada à meia noite, será feito de dia,

com comunicado expresso à imprensa", afirmou. "Só eu tenho direito de colocar, só eu tenho direito de tirar. Fique tranquilo que isso será feito com a maior tranquilidade, qualquer mexida que eu vou dar. No restante eu posso mexer em qualquer um e, por enquanto, não estou disposto a mexer com nada. Estou disposto a fechar o ano bem."

Lula disse ainda esperar que os ministros indicados pelos partidos políticos convençam suas bancadas a votar com o governo no Congresso. Na semana retrasada, ele nomeou os deputados André Fufuca (PP-MA) e Sílvio Costa Filho (Republicanos) para os ministérios do Esporte e de Portos e Aeroportos, respectivamente.

O movimento serviu para aproximar o Planalto das legendas do Centrão, grupo político liderado por Lira e que foi parte da base do governo Jair Bolsonaro.

"Eu sempre disse para vocês que não tinha conversa com Centrão, que minha conversa era com partido político. E eu conversei com os partidos políticos que achei que deveria conversar, compus o governo, não tenho nenhum projeto de interesse pessoal", disse Lula. "O que eu espero é que os ministros que fazem base do meu governo convençam suas bancadas a votar naquilo que interessa ao povo brasileiro. E tudo que está na Câmara para ser votado é de interesse do povo brasileiro. Não haverá nada que não seja de interesse do povo brasileiro."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/09/2023

BUNKER ONE E ACELEN FIRMAM PARCERIA PARA FORNECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS

Acordo permitirá que embarcações possam abastecer na região de fundeio do Porto do Itaqui, na Baía de São Marcos (MA), por meio de um navio-tanque sem necessidade de ancoragem interna

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Refinaria da Acelen — Foto: Divulgação/Acelen

A Bunker One e a Acelen firmaram parceria para fornecimento de combustíveis marítimos (bunker) no país. O acordo permitirá que embarcações possam abastecer na região de fundeio do Porto do Itaqui, na Baía de São Marcos (MA), disseram a comercializadora de combustíveis e a refinaria.

O abastecimento será realizado por um navio-tanque sem necessidade de ancoragem interna. A configuração permite reduzir o tempo de permanência no porto e os custos com taxas portuárias, pois os navios são abastecidos enquanto aguardam a entrada na área interna para operar.

Será possível atender até dois navios por dia, levando em consideração o tempo de cada operação e as particularidades de cada abastecimento, dizem Acelen e Bunker One.

De acordo com as companhias, a nova opção de abastecimento atende a todos os tipos de embarcação e a diversas rotas, entre elas as que têm como origem e destino Europa e Estados Unidos.

“O local é um centro estratégico para o comércio internacional, principalmente para exportações de matérias-primas, como ferro e soja, e para distribuição de produtos petrolíferos no mercado interno”, afirmaram as empresas, em comunicado.

O vice-presidente comercial, trading e shipping da Acelen, Cristiano da Costa, acrecentou que a parceria comercial suporta o crescimento da região, aumentando a oferta e competitividade do Brasil como opção de hub de abastecimento de combustíveis marítimos.

Flavio Ribeiro, presidente da Bunker One, avalia que a vantagem da operação é que os navios podem abastecer mais vezes, o que onera menos do que com custos maiores.

Num cenário de preços elevados de combustíveis, o ganho está no fato de que o prazo de pagamento do frete, em geral, tende a ser mais longo do que o armador tem para pagamento do combustível, explicou o executivo. Com menos volume, ganha-se em eficiência operacional, observou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/09/2023

UE COMEÇA A IMPLEMENTAR A SUA TAXA DE CARBONO, QUE VAI AFETAR COMÉRCIO GLOBAL

Um estudo da Unctad (agência da ONU para comércio e desenvolvimento), de 2021, indicou que o Brasil seria o oitavo país mais afetado pela aplicação da taxa de carbono europeia

A União Europeia começará em 1º de outubro a implementar o seu Mecanismo de Ajuste de Carbono na Fronteira (CBAM, na sigla em inglês), a chamada taxa de carbono. É a primeira vez que essa taxa é aplicada no mundo, e o impacto no comércio global pode ser significativo.



Navio carregado de contêineres chega ao porto de Marselha, na França. — Foto: Gerard Bottino/Newscom

Apesar de não haver ainda cobrança de valores, os importadores europeus deverão, a partir deste próximo trimestre, submeter declarações detalhadas sobre uma série de produtos comprados de países de fora da UE, o que em si já deve complicar o comércio com o bloco europeu.

O CBAM visa, segundo a UE, equalizar os custos entre os produtores europeus e os de outras regiões do mundo. Para o bloco, as empresas europeias estão sujeitas a custos elevados relacionados a metas de redução de emissão de carbono. Se outros países não adotarem e seguirem suas metas de redução de emissões, as empresas desses países terão vantagem competitiva, pois incorrerão em custos menores. A produção, assim, tenderia a migrar para países que cobram menos pelas emissões (a chamada fuga de carbono).

Assim, o objetivo da CBAM é equalizar esses custos na fronteira, cobrando uma taxa na importação, a taxa de carbono. Na prática, o importador europeu terá de comprar os certificados CBAM para prosseguir com a importação.

A cobrança da taxa, porém, começará só em 2026. Por enquanto, as empresas terão apenas de preencher e enviar trimestralmente relatórios detalhados sobre alguns produtos importados: ferro, aço, cimento, fertilizantes, alumínio, eletricidade e hidrogênio. São itens cuja produção é intensiva em consumo de energia, isto é, nos quais o impacto da energia no custo final é alto. Mas a expectativa é que essa lista de produtos vá sendo ampliada com o tempo.

As declarações trimestrais de importação precisam conter, entre outras coisas, a quantidade de cada produto importado e as emissões de CO2 equivalente (o que varia dependendo da matriz energética do país produtor).

Isso já acrescenta um complicador importante nas exportações para a UE. As empresas exportadoras terão de fornecer um conjunto de informações detalhadas sobre seus produtos enviados à UE, principalmente quanto às emissões geradas no processo de produção. Quem não puder fazer poderá ter seus produtos barrados do mercado comum europeu. Estudos indicam que o levantamento desses dados pode ter um custo significativo às empresas exportadoras.

A falha em declarar corretamente as importações pode acarretar na aplicação de multas ao importador europeu. Esse período de transição visa permitir que as empresas se adaptem ao processo de declaração das importações.

A cobrança de taxa de carbono é altamente polêmica. Há dúvidas quanto à sua legalidade perante as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC), que não tem normas específicas para tratar da relação entre comércio e compromissos ambientais. É muito provável que países afetados recorram à OMC contra o CBAM.

No caso do Brasil, os produtos que podem ser mais afetados são ferro, aço e alumínio, cujas vendas para o mercado europeu têm potencial de aumento por conta da Guerra da Ucrânia, já que a UE proibiu as importações da Rússia. A taxa de carbono, dependendo do valor, pode também desencorajar a produção brasileira de hidrogênio para o mercado europeu.

Um estudo da Unctad (agência da ONU para comércio e desenvolvimento), de 2021, indicou que o Brasil seria o oitavo país mais afetado pela aplicação da taxa de carbono europeia, atrás, pela ordem, de: Rússia, China, Turquia, Reino Unido, Ucrânia, Coreia do Sul e Índia.

A Unctad avalia que a precificação das emissões de carbono é uma ferramenta importante na transição para economias descarbonizadas, mas observou que o CBAM não respeita o princípio de responsabilidades comuns, porém diferenciadas. Por esse princípio, defendido pelo Brasil, os países que mais contribuíram para o aquecimento global (aqueles que mais emitiram gases de efeito-estufa desde o século 19) devem ter uma responsabilidade maior na resolução do problema. Mas o CBAM equaliza o custo de carbono entre os países da UE (historicamente grandes emissores de gases) e países em desenvolvimento, que emitiram pouco.

De todo modo, é improvável que o bloco europeu recue do CBAM, especialmente num momento em que o protecionismo e o apoio à produção local voltam a ganhar relevância na agenda global.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/09/2023

LOCALIZAÇÃO DE AEROPORTOS ATRAI GALPÕES

Empresas constroem condomínios logísticos dentro dos terminais; segurança também é destaque
Por Ana Luiza Tieghi — São Paulo

A combinação de localização, segurança e acessibilidade encontrada nos aeroportos tem chamado a atenção do setor de logística. Empresas que constroem e administram galpões estão fazendo contratos com concessionárias, que veem uma forma de aumentar as receitas dos terminais.

“Além da vantagem logística para companhias que transportam mercadoria aérea, você está inserido dentro das cidades, tem facilidade de entrada e saída”, afirma Simone Santos, sócia-fundadora da SDS Properties.

A Hire Capital foi uma das primeiras empresas a apostar no modelo e inaugurou em agosto um galpão no aeroporto do Galeão (RJ) com 21,5 mil m² de área bruta locável (ABL).

Mais do que a facilidade para embarcar e receber produtos por via aérea, o que atraiu a gestora para o espaço no aeroporto foi a sua localização. Gabriel Heilberg, fundador da Hire Capital, ressalta a proximidade com o porto do Rio e as zonas Sul e Central da cidade. O fato de o terminal ter segurança reforçada é outra vantagem. “No Rio tem muito problema de roubo de carga”, afirma.



Simone Santos: “Além da vantagem logística para o transporte aéreo, você está dentro das cidades” — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A segurança extra também ajuda a atrair ocupantes para os 67 mil m² que a Log Commercial Properties está construindo no aeroporto de Brasília. O presidente da companhia, Sérgio Fischer, ressalta que empresas que comercializam itens pequenos e de alto valor agregado, como a indústria farmacêutica, se interessam pelo espaço, que será inaugurado em dezembro e já está 60% pré-locado.

A companhia já fechou contrato para construir mais um condomínio logístico em outro aeroporto, cuja localização ainda é confidencial. As obras devem começar até o início de 2024. Segundo Fischer, o espaço será maior do que o de Brasília. O investimento nos dois condomínios será de R\$ 200 milhões.

Estar nos aeroportos permite cobrar um valor mais alto pelo aluguel. Fischer prevê um preço até 20% maior do que seria cobrado fora do aeroporto, com espaço para ampliar essa diferença. A companhia está



regulamentando o “lado ar” do condomínio, que permite operação direta dos aviões para o galpão, com alfândega no local, sem precisar passar por outras áreas do aeroporto. “Se você puder fazer isso, alguns clientes estão dispostos a pagar mais, pode dobrar ou triplicar o valor”, afirma.

A Brookfield Properties está construindo dois condomínios logísticos no aeroporto de Guarulhos, com esse acesso direto. Serão 210 mil m2 de ABL, um investimento de R\$ 560 milhões.

Segundo Santos, o valor pedido pela locação no aeroporto será de mais de R\$ 90 por metro quadrado, o triplo dos R\$ 30 da média atual para a região de Guarulhos. “O transporte aéreo de produtos perecíveis e farmacêuticos é cada vez mais utilizado, quando você consegue salvar uma mercadoria que tem valor alto, esses R\$ 90 saem de graça”, afirma.

A proximidade é chave na atração para a atividade logística, mas há um equilíbrio a ser encontrado: aeroportos em áreas urbanizadas demais impedem ou ao menos atrapalham essa operação, como no caso de Congonhas, Santos Dumont, Jacarepaguá e Campo de Marte, afirma Pedro França, sócio da Hire. Nesses aeroportos, ele analisa que são mais viáveis outras explorações imobiliárias, como de shopping e hotéis - algo já feito no Santos Dumont, por exemplo.

Santos afirma que outra possibilidade seriam galpões verticais, com mais de um andar, ainda inéditos no país, pelo custo mais alto.

Estar longe do centro urbano também é um problema. Caso existam muitos terrenos vagos próximos ao aeroporto, os operadores podem preferi-los e operar dentro do terminal, porque conseguem comprar a área, o que não ocorre com os aeroportos, que são concessões.

Para funcionar nesses locais, as companhias fazem contratos com as concessionárias, e há uma portaria aprovada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) que garante o prazo de operação independentemente de quem tem a concessão, explica Fischer. Isso evita que uma troca de concessão, ou o fim da exploração do aeroporto pela iniciativa privada, interrompa as atividades dos galpões.

A Brookfield, por exemplo, tem 40 anos de concessão do espaço no aeroporto de Guarulhos. A Log CP tem 47 anos em Brasília, segundo Fischer. A Hire não abre o período exato, mas os sócios destacam que há um contrato de longo prazo.

A longevidade da operação é importante para que esses ativos possam estar em fundos de investimento imobiliário (FIIs), nos quais o setor de logística tem ganhado presença nos últimos anos: passou de 3% dos FIIs listados em bolsa para quase 30% em 10 anos, afirma Rossano Nonino, sócio e diretor-executivo da gestora Fator Ore.

“A concessão precisa ter um prazo muito longo, como 30 anos renováveis por mais 20, para passar ao cotista a sensação de que ele está investindo em um FII e não em um título de dívida, que tem prazo determinado”, diz.

Para ele, a continuidade das iniciativas de concessão de aeroportos para a iniciativa privada aponta para um potencial grande na exploração dos galpões nessas áreas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/09/2023

MINISTRO DOS PORTOS VAI SE REUNIR COM GOVERNADORES PARA TRATAR DE ESTIAGEM NO NORTE DO PAÍS

Seca sazonal nos rios da região chegou mais cedo e deve afetar o Amazonas e Rondônia

Por Raphael Di Cunto, Valor — Brasília



Silvio Costa Filho — Foto: Antônio Cruz/Agência Brasil

O ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou pelas redes sociais que se reunirá com os governadores do Amazonas e de Rondônia na terça-feira para tratar da estiagem dos rios desses Estados e que prepara um contrato para dragagem.

A seca dos rios no Norte do país é sazonal, mas desta vez chegou mais cedo e, segundo as previsões, deve afetar o Amazonas e Rondônia de forma mais severa este ano. Isso deve dificultar o transporte de cargas por

navio.

"Junto com o ministro dos Transportes, Renan Filho, estamos acompanhando de perto e tomando as medidas cabíveis diante da estiagem que assola os Rios do Amazonas e Rondônia", disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/09/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTAQ AUTORIZA A QUINTA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO EM SC

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/09/2023 - 13:29

A Antaq autorizou a Flomar Transportes Aquaviários a operar Instalação Portuária de Turismo (IPTur) em Balneário Piçarras (SC), destinada à movimentação de passageiros.

O processo de autorização da IPTur, denominada "Porto Park", foi relatado pela diretora da Antaq, Flávia Takafashi, na reunião de diretoria colegiada realizada na quarta-feira (20). A instalação portuária tem 29.905 m² de área. Conta com plataforma de embarque e desembarque de passageiros de 11.664m².

A autorização terá o prazo de até 25 anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que a atividade seja mantida e o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e a modernização das instalações portuárias.

Esse é a quinta IPTur aprovada pela Antaq para Santa Catarina. Três das quatro aprovadas já estão em operação. São elas: IPTur Porto Belo, situada em Porto Belo-SC e explorada pela Prefeitura do município (primeira IPTur autorizada no Brasil); IPTur Atracadouro Barra Sul, situada em Balneário Camboriú e explorada pela empresa Bontur - Bondinhos Aéreos Ltda. e IPTUR São Francisco do Sul ou Píer de Passageiros do Centro Histórico, situada em São Francisco do Sul e explorada pela prefeitura do município.

Temporada de cruzeiros

Segundo dados da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), a temporada 2022/2023 (de outubro de 2022 a abril de 2023) marcou a volta do Brasil à rota de importantes companhias marítimas de todo o mundo. A indústria recebeu 26 navios em 2022 e recebe 22 em 2023, com capacidade adicional de pouco mais de 104 mil leitos, com previsão de mais navios e leitos para os próximos anos (2024-2026).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2023

TRANSPETRO ELEVA EM 48% REPRESENTATIVIDADE DE GÊNERO EM CARGOS DE LIDERANÇA

Da Redação NAVEGAÇÃO 25/09/2023 - 17:50



Além de mulheres, reestruturação promovida pela atual gestão da companhia também privilegiou a diversidade de raça

Com o objetivo de tornar sua liderança mais diversa, a Transpetro promoveu uma reestruturação administrativa e aumentou em 48% o número de mulheres em posições gerenciais, passando de 65, em 2022, para 96. Destas, 42 foram promovidas e 22 assumiram uma posição gerencial pela primeira vez. A empresa também elevou em 17% o número de profissionais que se autodeclararam pretos, pardos,

índigenas ou amarelos em postos de comando.

A nova gestão da companhia também criou a Gerência Setorial de Diversidade, ligada à sua Gerência de Cultura Organizacional. Com isso, a Transpetro passa a ter uma área dedicada ao tema e que promoverá ações perenes para tornar sua liderança mais diversa e inclusiva.

O tema ganhou tanta importância na Transpetro desde a posse da atual gestão que será realizada uma cerimônia para formalizar a designação desses profissionais. A Posse da Diversidade será no dia 28 de setembro, na sede da empresa, no Rio de Janeiro.

“Inclusão e diversidade são compromissos sociais da Transpetro. As indicações para a nova estrutura são um passo importante para formalizar nossa responsabilidade com essa agenda e demonstrar nossa capacidade de atender às demandas da sociedade por mais diversidade e inclusão nas empresas”, ressaltou o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci.

O gerente executivo de Recursos Humanos, Alexandre Almeida, revelou que o percentual de mulheres em cargos de liderança passou a ser maior do que o número de mulheres dos quadros da empresa, que tem ingresso por meio de concurso público.

“Nossa força de trabalho própria possui 18% de mulheres e, agora, o percentual feminino em posições de liderança é de 24%. Estamos incentivando a capacitação das nossas trabalhadoras, oferecendo turmas de liderança com foco específico para elas, por exemplo. O aumento de representatividade nas novas designações faz parte de um rol de iniciativas de diversidade e inclusão que estamos promovendo”, disse.

A gerente setorial de Diversidade, Aline Fernandes, corrobora com o posicionamento. “Fico feliz em contribuir com esse processo tão importante para nós, como força de trabalho e cidadãos. A diversidade é fundamental para nosso senso de pertencimento, ela nos fortalece e enaltece nossa identidade. Queremos ser um retrato verdadeiro e inclusivo da sociedade”, frisou Aline.

Iniciativas em diversidade e inclusão

O trabalho realizado pela Transpetro na promoção da diversidade, inclusão e no combate à violência no ambiente de trabalho vem se destacando como referência no mercado, por meio de suas cartilhas educativas. Desenvolvidas pelo Comitê de Diversidade da companhia, as publicações são usadas como referência pelo Ministério de Minas e Energia (MME), que quer compartilhar o exemplo com outras estatais para produção de manuais desse tipo, e o Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP), que está levando essa experiência para o setor de óleo e gás.

Além disso, a Transpetro compartilhou seu Guia de Equidade Racial com o grupo de Equidade Racial do IBP e, por solicitação do Comitê Permanente para questões de Gênero, Raça e Diversidade do MME, disponibilizou seu Guia de Combate à Violência no Ambiente de Trabalho.

Todo o conteúdo das cartilhas é resultado de um estudo sobre temáticas relevantes relativo ao tema e teve como base a análise dos dados provenientes da Unesco e de referências nacionais e internacionais, tanto do âmbito público como privado.

Nos últimos meses, a companhia também investiu na promoção de treinamentos, workshops e rodas de conversas para trabalhadores e lideranças com foco em diversidade e inclusão e prevenção à violência no trabalho; na criação do Painel de Diversidade, um recurso digital que permite acesso a uma série de informações, indicadores, avaliações comparativas e dados históricos relacionados ao tema; e na realização de Master Classes para letramento e capacitação com palestrantes de renome.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2023

ARTIGO - O FUTURO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NO CONTEXTO DA AGENDA 2030

Por Murilo Borges *OPINIÃO 25/09/2023 - 16:45*



O futuro da Infraestrutura Portuária no contexto da Agenda 2030 é crucial para alcançar vários Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU). Isso porque, os portos desempenham um papel fundamental na facilitação do comércio global, no desenvolvimento econômico, na redução da pobreza e na proteção do meio ambiente.

Recentemente, a Siemens – conglomerado industrial alemão líder em automação industrial, software, infraestrutura, tecnologia e transporte – publicou uma

investigação que foi intitulada como “Fewer than 50% of organizations expect to meet decarbonization targets by 2030, study reveals”.

Em resumo, a publicação se caracteriza como um estudo elaborado com a participação de mais de 1.400 executivos dos mais diversos países, com efeito de revelar as perspectivas regionais, das cidades e da indústria relativamente à transição das Infraestruturas nos sistemas de Energia e Mobilidade para o cumprimento da Agenda 2030 da ONU.

Destaca-se que a Agenda 2030 da ONU é um plano global de ação adotado por líderes mundiais em setembro de 2015, durante a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável. A Agenda 2030 estabelece um conjunto de 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, com 169 metas específicas a serem alcançadas até o ano de 2030. Esses objetivos e metas foram formulados para abordar os desafios mais prementes que o mundo enfrenta, buscando promover um desenvolvimento econômico, social e ambiental equitativo e sustentável.

Com efeito, o estudo da Siemens revela que a descarbonização é uma prioridade máxima no âmbito da transição das Infraestruturas, mas que o progresso é demasiadamente lento. Segundo o apontamento da pesquisa, mais de 50% dos executivos acreditam que a descarbonização é uma vantagem competitiva, mas menos da metade acredita que o seu país possui uma estratégia de descarbonização eficaz.

De todo modo, verifica-se que a “tecnologia” e a “digitalização” são as principais alavancas de uma transição de Infraestrutura bem-sucedida, tal como apontado pela Siemens. No ponto, embora não tenha sido o objeto específico de análise da Siemens, vale destacar a importância da implementação e transição desta descarbonização e modernização, no âmbito da infraestrutura portuária.

Como já mencionado, os portos desempenham um papel fundamental na facilitação e desenvolvimento de comércio, econômica e meio ambiente. Disso ressaltamos que os portos são elos vitais nas cadeias de abastecimento globais, apoiando o crescimento econômico e a industrialização



sustentável (ODS 9). Além disso, os sistemas portuários promovem parcerias globais para o desenvolvimento sustentável (ODS 17) ao facilitar o comércio internacional e a cooperação entre nações.

Não obstante, os investimentos em infraestrutura portuária podem reduzir as desigualdades regionais, criando empregos e oportunidades econômicas em áreas costeiras, muitas vezes negligenciadas (ODS 10). Igualmente, os portos frequentemente estão localizados em áreas urbanas e têm um grande impacto no desenvolvimento de cidades. A expansão de portos deve ser planejada de forma a promover cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis (ODS 11).

Em igual sorte, os portos têm um papel significativo na luta contra a mudança climática, uma vez que podem implementar tecnologias mais limpas, promover o transporte marítimo de baixa emissão e reduzir a poluição do ar e da água (ODS 13); e, a expansão portuária deve ser feita de forma a minimizar o impacto nos ecossistemas marinhos e terrestres circundantes, preservando a biodiversidade marinha e terrestre (ODS 14 e ODS 15).

No mesmo sentido, os portos devem garantir a disponibilidade de água e saneamento para trabalhadores e comunidades vizinhas, minimizando a poluição da água (ODS 6); a expansão portuária cria empregos diretos e indiretos, mas também deve garantir condições de trabalho dignas e justas (ODS 8).

De mais a mais, verifica-se que o desenvolvimento sustentável dos portos requer parcerias entre governos, setor privado, sociedade civil e organismos internacionais (ODS 17); e, com isso, haverá a transição para fontes de energia mais limpas e eficientes nos portos pode contribuir para o acesso a energia acessível e limpa (ODS 7).

Exsurge, assim, um novo cenário global no que tange a nova visão frente à infraestrutura portuária. A título exemplificativo, o Porto de Roterdã (Países Baixos) é um dos portos mais avançados em termos de descarbonização. Isso porque há implementação de uma série de medidas, incluindo o uso de energia eólica para alimentar as operações portuárias, o desenvolvimento de um sistema de recarga para navios elétricos, a promoção do uso de hidrogênio verde como combustível para navios e a melhoria da eficiência energética em suas instalações.

Os portos de Los Angeles e de Long Beach (EUA) possuem programas robustos de sustentabilidade. Eles estão investindo em equipamentos de movimentação de carga elétricos e híbridos, bem como na eletrificação de berços para permitir que navios utilizem energia elétrica enquanto estão atracados.

Já o Porto de Xangai (China), é um dos maiores do mundo e está buscando a descarbonização por meio da eletrificação de equipamentos portuários, como guindastes, e pela promoção de práticas de transporte marítimo mais eficientes. Igualmente, o Porto de Hamburgo (Alemanha) está focado na redução de emissões por meio da implementação de sistemas de fornecimento de energia a navios para que possam desligar os motores enquanto estão atracados, além de projetos de transporte de mercadorias mais ecológicos.

Destaca-se que o Brasil está inserido neste contexto, através do Porto de Santos (São Paulo/BR), que é maior porto do Brasil e tem se esforçado para melhorar sua sustentabilidade. Medidas incluem a implementação de um programa de redução de emissões de enxofre para navios e iniciativas para otimizar o tráfego de caminhões e reduzir a poluição do ar.

É possível concluir que a infraestrutura portuária gerará mudanças significativas para a descarbonização mundial, com o auxílio de todos os setores públicos e privados, de caráter nacional e internacional. Isso porque o trabalho conjunto poderá promover a mudança para fontes de energia mais limpas nos portos, como eletricidade proveniente de fontes renováveis, que pode reduzir significativamente as emissões de carbono associadas às operações portuárias, incluindo a movimentação de carga, o armazenamento refrigerado e outros serviços.

Igualmente, a adoção de veículos e equipamentos portuários movidos a energia elétrica, hidrogênio ou outros combustíveis de baixo carbono pode reduzir as emissões nas áreas portuárias, bem como melhorar a qualidade do ar local. Aliás, os portos podem incentivar o uso de navios mais eficientes em termos de combustível, promovendo práticas de navegação mais sustentáveis, como a velocidade otimizada para economia de combustível e o uso de tecnologias de propulsão mais eficientes.

Outrossim a implementação de medidas de eficiência energética em edifícios e instalações portuárias pode reduzir o consumo de energia e, conseqüentemente, as emissões de carbono associadas à infraestrutura portuária. E a gestão adequada de resíduos e a redução da poluição de água e ar nas áreas portuárias contribuem para a melhoria da qualidade do ambiente local e a redução das emissões de gases de efeito estufa, o que gera uma contribuição significativa para a Agenda 2030.

Autor Murilo Borges é advogado no Escritório Crippa Rey Advogados e mestrando em Direito Internacional e Direito Comparado pela Universidade de São Paulo (USP)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/09/2023

TCP INAUGURA NOVA SUBESTAÇÃO DE ENERGIA E AMPLIA CAPACIDADE EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGA REFRIGERADA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/09/2023 - 16:31



Obra vai suprir a demanda crescente por fornecimento de energia gerado tanto pela ampliação do número de tomadas da área reefer do terminal quanto por equipamentos convertidos do diesel para bateria elétrica

Na última quarta-feira (20), a empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) inaugurou sua mais nova subestação de energia, modelo GIS F35-4, fabricada pela General Electric (GE). O projeto tem como objetivo abastecer não só toda a estrutura do terminal, mas também as 1.554

novas tomadas na área de reefer e os RTGs que foram eletrificados recentemente na operação ferroviária.

A inauguração da nova subestação GIS tem um papel importante na TCP, pois não só elimina completamente o gargalo da restrição da cota de eletricidade para atender à demanda pelas novas tomadas, atendendo ao crescimento da área refrigerada, como também estabelece uma base sólida para o desenvolvimento sustentável na TCP, incluindo a ampliação do pátio, a eletrificação de todos os RTGs e a aquisição de STSs adicionais no cais.

Instalado em um prédio de dois andares, com área total de 446 metros quadrados, localizado dentro do terminal, o sistema conta com um transformador de 25 kVA de potência com tensão de entrada de 138 kV e saída em 13,8 kV para distribuição para as outras subestações já presentes no local.

De acordo com o coordenador de manutenção da TCP, Wilson do Pilar Cordeiro Junior, o antigo sistema limitava a carga distribuída no terminal a 10 MVA, enquanto o novo deve fornecer 25 MVA, podendo ser expandido a até 50 MVA com a futura instalação de um segundo transformador. “Com esse aumento na nossa capacidade de carga, a subestação vai viabilizar, por exemplo, a expansão do número de tomadas da área reefer de 3.572 para 5.126 até o final do ano, além de garantir o fornecimento de energia de forma adequada para nossos dois RTGs eletrificados, que fazem parte da estratégia do terminal em reduzir a emissão de gases de efeito estufa”, explicou Wilson.

Além disso, o modelo GIS (subestações isoladas a gás) foi escolhido por ser compacto, confiável e com baixíssimo custo de manutenção, trazendo maior eficiência e segurança às operações do terminal.

"A conclusão desse projeto é fruto de intensa colaboração e da competência de todas as partes envolvidas. A conexão elétrica entre o terminal e nosso sistema foi efetuada por meio de uma linha de alta tensão ligada à uma subestação compacta isolada a gás, o que representa um avanço tecnológico importante. Celebramos esta conquista técnica, que fortalece o crescimento do Paraná e aprimora a segurança das operações para um grande cliente da Copel", afirmou o superintendente de operações da Copel, Paulo Bubniak.

16 milhões de contêineres

Na última semana de agosto, o terminal alcançou um marco histórico ao movimentar 16 milhões de TEUs. Nos sete primeiros meses de 2023, destacaram-se as exportações de carnes e produtos congelados, seguidos por commodities agrícolas. Nas importações, os bens de consumo e eletrônicos lideraram, seguidos pelo setor automotivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2023

HIDROVIAS BRASILEIRAS PODEM TER SISTEMA DE NAVEGAÇÃO ELETRÔNICO, DIZ SECRETÁRIO DA ANTAQ

Da Redação NAVEGAÇÃO 25/09/2023 - 16:21



Durante encontro virtual com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), o secretário especial de Estudos e Projetos na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Bruno Pinheiro, disse que novos projetos de hidrovias brasileiras deverão contar com sistema de navegação eletrônico. Além disso, segundo ele, em casos de trechos com concessão, o concessionário terá obrigação de manter o calado operacional mínimo.

"A ideia é ter um sistema de navegação eletrônico para ser utilizado por todos no Rio Madeira. Não há hidrovias sem balizamento. A navegação eletrônica pode substituir balizamento físico" afirmou o secretário, durante o encontro realizado pelo Comitê de Infraestrutura da associação, na sexta-feira (22). O diretor-presidente da ATP, Murilo Barbosa, complementou afirmando que essa substituição "é até mais eficiente, desde que todos os comboios e embarcações estejam equipados para receber informações".

O Projeto Hidrovias, da Antaq, visa desenvolver a elaboração de estudos preliminares e levantamentos técnicos que buscam melhorias de acessos hidroviários fundamentais para o escoamento de mercadorias pelos terminais nos rios Madeira, Tapajós, Paraguai, Tietê-Paraná e São Francisco, além da região da Barra Norte.

Nos últimos 10 anos, a agência participou do processo de autorização de mais de 140 terminais privados, consolidou sua agenda ambiental e hoje tem no fomento às hidrovias um dos principais focos de sua atuação.

O presidente da ATP lembrou, por exemplo, que existem problemas na Foz do Rio Madeira, o que, segundo ele, prejudica todo o Amazonas e dificulta a navegação, em razão da diminuição do calado. Uma das medidas paliativas da Antaq é autorizar o afretamento de navios menores para armadores darem conta de escoamento no estado e retirar carga da Zona Franca de Manaus.

O secretário da Antaq afirmou que, em 2024, haverá audiência pública sobre o projeto do Rio Madeira. Segundo ele, a ideia é que antes haja um diálogo produtivo com representantes do mercado, para alinhar melhor a proposta a ser levada para discussão de forma mais propositiva possível.

“O Madeira tem todas as informações de engenharia [organizadas], só precisa dessa informação no mercado para estruturar uma audiência pública”, afirmou Pinheiro. “A ideia é o concessionário fazer batimetria, dragagem para manter o calado mínimo operacional escrito no contrato de concessão, entre outras atividades do escopo”, acrescentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2023

A NAVALSHORE AMAZÔNIA E A NAVEGISTIC MANAUS UNEM FORÇAS E CRIAM A 'NAVEGISTIC NAVALSHORE AMAZÔNIA'

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 25/09/2023 - 11:01



A indústria fluvial da Amazônia tem motivo para comemorar. Navalshore Amazônia e Navegistic Manaus agora são um único evento

Em abril de 2023, as empresas Navalshore e Navegistic realizaram individualmente feiras semelhantes em Manaus. Ambas dedicadas à indústria hidroviária, com foco na construção, logística e transporte fluvial da região Norte.

A adesão do mercado às duas iniciativas foi imediata e as feiras, sucesso absoluto. Os dois eventos combinados resultaram em público de 14 mil visitantes e 110 expositores.

A fim de somar forças, proporcionar uma melhor experiência aos expositores e criar a maior feira setorial da América Latina, as duas empresas resolveram consolidar seus eventos fluviais amazônicos. A "Navegistic Navalshore Amazônia" terá sua primeira edição de 10 a 12 de abril de 2024 no Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques, em Manaus.

A nova feira já nasce com o espaço ampliado, passando a ocupar dois pavilhões do centro de convenções Vasco Vasques. O lançamento oficial da comercialização de espaços da Navegistic Navalshore Amazônia será feito no dia 1º de outubro. Até 30 de setembro, os expositores das duas edições originais de 2023 têm prioridade na seleção de espaço.

As empresas

A Navalshore organiza desde 2004 a feira Navalshore no Rio de Janeiro, dedicada à indústria marítima, com foco especial na indústria naval e offshore.

A Navegistic organiza desde 2013 a feira Navegistic Intermodal em Assunção, Paraguai, dedicada à indústria hidroviária.

Ambas as empresas mantêm suas feiras originais como negócios independentes — naval e offshore no Brasil (Navalshore) e fluvial intermodal no Paraguai (Navegistic).

A Navegistic Navalshore Amazônia será realizada por uma empresa especialmente criada, a NN Eventos, que tem como sócios os proprietários da Navalshore e da Navegistic.

Serviço

Navegistic Navalshore Amazônia 2024

10 a 12 de abril de 2024

Organização: NN Eventos Ltda.

Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques

Website: <https://www.navegisticnavalshore.com.br/pt/>

Informações para participar: <https://www.navegisticnavalshore.com.br/pt/quero-expor>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2023

COSCO BUSCA GARANTIR FORNECIMENTO DE METANOL VERDE

Da Redação NAVEGAÇÃO 23/09/2023 - 12:42



A Cosco Shipping, com sede na China, tenta garantir o fornecimento de combustível para os seus novos navios movidos a metanol. A empresa assinou um memorando de entendimento com a State Power Investment Corporation, o Shanghai International Port Group e o China Certification & Inspection Group para estabelecer uma cadeia de fornecimento de metanol verde. A informação foi feita por um post no LinkedIn na quinta-feira (21).

As empresas terão como objetivo cooperar na produção, transporte, reabastecimento e certificação de

metanol.

A Cosco encomendou recentemente 12 porta-contêineres de 24.000 TEUs capazes de funcionar com metanol.

"Estabelecer uma cadeia industrial de metanol verde não é apenas necessário para que as empresas de transporte marítimo se alinhem com a nova tendência de transporte marítimo verde, de baixo carbono e inteligente, mas também para oferecer aos clientes serviços de logística de cadeia de abastecimento global sustentáveis e ecológicos", afirmou a empresa na postagem.

O metanol está ganhando popularidade, com a encomenda de construção de navios que utilizarão esse combustível. O principal desafio para este mercado será a produção e a logística para acompanhar a crescente demanda.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2023

CMA CGM SE PREPARA PARA INCORPORAR 6 NAVIOS A METANOL PARA ROTA SUL-AMERICANA

Da Redação NAVEGAÇÃO 23/09/2023 - 13:04



O estaleiro chinês Hudong Zhonghua está se preparando para entregar uma nova classe de navios porta-contêineres movidos a GNL para a CMA CGM. Esta será a segunda classe de navios porta-contêineres de duplo combustível construídos pelo estaleiro para a transportadora francesa. Estes navios porta-contêineres bicomustíveis operarão em rota sul-americana.

O primeiro dos seis navios, CMA CGM "Bahia", saiu do dique seco em 15 de maio. O estaleiro informa que concluiu recentemente testes regulares de mar, enquanto o segundo navio está sendo equipado. O terceiro, que será o CMA CGM "Paraty", foi lançado esta semana enquanto decorrem as obras do dique seco do quarto navio. As obras de doca do quinto navio deverão começar na segunda-feira (25).

O terceiro navio da classe saiu do dique seco em 20 de setembro. Os seis navios da classe terão capacidade de 13.200 TEUs. São parte de uma encomenda global de mais de US\$ 2 bilhões feito pela CMA CGM em 2021. As entregas deverão começar antes do final deste ano.

Segundo o estaleiro, os novos navios incorporam vários avanços em seu design em relação aos pioneiros de 23.000 TEUs entregues anteriormente à CMA CGM. Os dessa nova geração têm 336, metros de comprimento, boca de 51 metros e 145.650 dwt. As embarcações têm características de carregamento flexível de contêineres para maximizar a eficiência operacional, bem como uma planta e design de propulsão que economizam energia.

Os navios incorporam um pára-brisa de proa que a CMA CGM começou a testar este ano. Mais aerodinâmico e curvo em seu formato, o para-brisa cria mais fluxo de ar ao redor do casco. A CMA CGM passou mais de seis meses desenvolvendo e instalando o protótipo em algumas de suas embarcações.

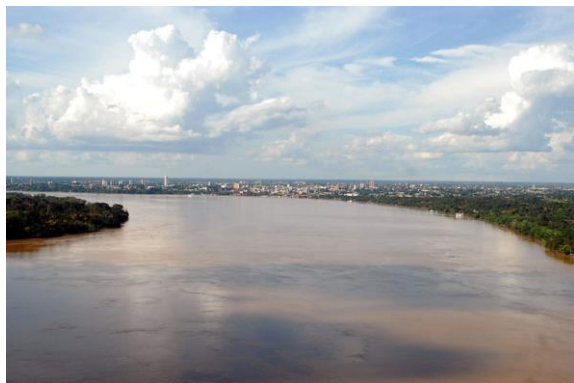
Os novos navios também ostentam a pintura verde dos navios maiores movidos a GNL. Segundo o estaleiro, estes novos navios adotam o sistema de contenção de carga líquida Mark III e estão equipados com tanques de GNL de 14 mil metros cúbicos. O motor principal do navio foi atualizado e emprega um sistema de recirculação controlada de gases de escape de nova geração, que pode reduzir o escape de metano em até 50% e reduzir as emissões de gases de efeito estufa em mais de 28%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2023

ESTUDOS DO MADEIRA ENTRARÃO EM CONSULTA PÚBLICA EM 2024

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 22/09/2023 - 23:13



Arquivo/Divulgação

Infra S.A. será parceira da Antaq para modelar EVTEA que seguirá para audiência sobre concessão da hidrovia

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) planeja colocar os estudos da hidrovia do Rio Madeira em audiência pública em 2024. O secretário especial de estudos e projetos da Antaq, Bruno Pinheiro, adiantou que o cronograma será formalizado e divulgado oportunamente pela Antaq e pela Infra S.A.,

parceira para modelar o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), que seguirá para consulta pública antes da concessão da hidrovia, que é aquela que a agência possui mais informações técnicas e de engenharia.

Pinheiro contou que, por causa das secas, a Antaq estuda ampliar as áreas de levantamentos batimétricos para calcular o comportamento do rio Madeira, principalmente na foz que hoje está sendo o maior problema de calado na hidrovia. Segundo o secretário da Antaq, a diminuição do calado na foz do Madeira vem prejudicando sensivelmente a navegação no Amazonas.

Ele mencionou uma nota técnica recente da Antaq que sugeriu ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) uma intervenção no Madeira. O documento apontou que num dos trechos não trafegam mais navios com 11,5m de calado. As perdas, segundo os levantamentos, chegam a 31 centímetros de calado a menos por dia. “Estamos indo para calado de 9 metros. Isso dificulta a navegação”, relatou Pinheiro, que foi o convidado da live do Comitê de Infraestrutura da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

A diretoria da Antaq vem concedendo autorizações para afretamentos especiais de navios menores para armadores darem conta de abastecimento no estado do Amazonas e de retirar cargas da zona



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 162/2023
Página 54 de 54
Data: 25/09/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

franca de Manaus. Pinheiro disse que as secas históricas são recorrentes, mas os efeitos climáticos estão mais fortes esse ano por conta do fenômeno El Niño. Ele citou que numa das áreas mais críticas o rio está 4,86m mais baixo em relação há um ano.

A ideia, segundo Pinheiro, é analisar os dados médios para definir a necessidade mínima de dragagem para manutenção de um calado mínimo operacional. O secretário disse ainda que a Antaq precisará da ajuda do mercado para pontuar o que é preciso ser feito nas principais hidrovias para retirar carga da rodovia e levar para hidrovia. "Precisamos de mais informações de engenharia para ter segurança para montar um estudo de viabilidade", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 25/09/2023